

7.50 TL oto stil

ARALIK www.otostil.com
YERLİ OTOMOBİL DERGİSİ

RENAULT VE VOLKSWAGEN'İ ARENAYA ÇIKARDIK

VW POLO & RENAULT CLIO
DÜELLODAN
HANGİSİ GALİP
AYRILDI?



ARALIK 2016 Yıl 01
Sayı 19 Fiyat 7.50 TL



KARŞILAŞTIRMA



KARŞILAŞTIRMA

RENAULT MEGANE SEDAN
& VOLKSWAGEN JETTA



MEGANE JETTA'YI GEÇTİ Mİ?

RÖPORTAJ



FERHAT GÖÇER
"ÖLÜMDEN NASIL DÖNDÜM?"

GÜNCEL

YENİ
GOLF
YENİ MOTORLA GELİYOR



TEST

VOLVO
S90
GÖZ KAMAŞTIRIYOR



DOSYA

Continental

KIŞ LASTİĞİ REHBERİ
KIŞ LASTİKLERİ İLE
İLGİLİ ARADIĞINIZ TÜM
CEVAPLAR BU DOSYADA

FIAT EGEA HB & HONDA CIVIC SEDAN
İDDİALİ YERLİLER
KARŞI KARŞIYA



GÜNCEL

Maybach S650
TAM 630 HP
GÜCÜNDE



SÜRÜŞ

Toyota C-HR
DÜNYA ONUN
PEŞİNDE



SÜRÜŞ

Seat Leon
YEPYENİ LEON
NASIL OLMUŞ?



GÜNCEL

Alfa Stelvio
2017 ONUN
YILI OLACAK





Canavar Gibi Takım!

MERCEDES AMG PETRONAS,
Formula 1 Dünya Markalar Şampiyonu!

AMG
MOTORSPORT



STİL YAYINCILIK VE
EĞİTİM HİZMETLERİYAYIN DİREKTÖRÜ
Murat Tosun
murat@otostil.comYAYIN YÖNETMENİ (SORUMLU)
Mert Duran
mert@otostil.comYAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Zeynep Uluşahin
zeynep@otostil.comHABER MÜDÜRÜ
Gürkan Gençyılmaz
gurkan@otostil.comGÖRSEL YÖNETMEN
Banu AkpınarSÜPER SPOR TEST EDİTÖRÜ
Jason Tahincioğlu
jason@otostil.comTEKNİK DANIŞMAN
Necdet OktaykanSOSYAL MEDYA
Kalust ŞalcıoğluFOTOĞRAF EDİTÖRÜ
Burak İnözüMODA EDİTÖRÜ
Eva Aksu Gürüz
eva@otostil.comALİ ABİ'NİN GEZİ DEFTERİ
Ali EyüboğluKÜLTÜR/SANAT EDİTÖRÜ
Emre Kara
emre@otostil.comDİREKSİYONDA ARIZA VAR
Rıza EsendemirKATKIDA BULUNANLAR
Suat Çalış, Onur YürdükulMUHASEBE
Cengiz Turmaz (SMMM)KURUMSAL İLETİŞİM
Tam12PR (tam12pr@otostil.com)REKLAM MÜDÜRÜ
Banu AygünREKLAM REZERVASYON
Tel: 0 212 570 58 96OTO STİL HİZMET HATTI
0212 570 58 96
info@otostil.comYÖNETİM YERİ:
Ebuza Caddesi, Marmara
Çarşısı No: 11 Kat:4 D:163
Bakırköy/İstanbulBASKI: Vatan Ofset
0212 622 19 00DAĞITIM: Yaysat A.Ş.
0 212 622 22 22

YAYIN TÜRÜ: Yerel, süreli, aylık

OTO STİL Dergisi, T.C yasalarına uygun olarak yayınlanmaktadır. OTO STİL'de yayınlanan ilanların sorumluluğu ilan sahiplerine aittir. Konular izinsiz ve kaynak gösterilerek dahi kullanılamaz.



Mert DURAN

mert@otostil.com
twitter.com/mertotostil
instagram.com/mertduranmdfacebook.com/otostil
twitter.com/otostil
instagram.com/otostildergi

MÜLTECİLERE HARCADIK ÖTV'YE BULAMADIK

Elinizde tuttuğunuz bu sayımızı tam baskıya gönderirken ÖTV artışı ile ilgili haber ajanslara düştü. Konu ile ilgili detaylı bilgileri sayfa 8'de bulabilirsiniz. Ben ÖTV artışı yapılmasına karşı değilim. Sonuçta devlet yönetiminde bütçe esastır ve bütçeyi tutturmak için zam yapılması, kemer sıkılması gibi yollar izlenecekse ülkenin geleceği için katlanılması gereken tedbirlerdir. Benim aklıma takılan ülkemizdeki mülteciler. Konunun ÖTV ile ne ilgisi var diyebilirsiniz. Olaya ekonomik olarak bakarsak aslında iki konu birbiriyle bağlantılı. Resmi açıklamalara göre 6 yılı aşkın süredir ülkemizde olan farklı milletten mültecilere 20 milyar dolar para harcamışız. Bu rakam değişiklik gösterse de en son Avrupa Birliği Bakanı ve Başmüzakereci Ömer Çelik bu rakamı telaffuz etti. Bu para gerçekten çok ciddi bir meblağ. Elbette sınırlarımızda sorun varken olaylara kayıtsız kalmak insancıl olmayabilir ancak söz konusu olayın faturasının 20 milyar dolara ulaştığı düşünülürse Türkiye'nin artık bu harcamalara da dur demesi gerekiyor. ÖTV artışı ile ilgili soruları yanıtlayan Maliye Bakanı Naci Ağbal söz konusu vergi düzenlemesiyle devletin kasasına 3 milyar TL'lik ek vergi gelirinin geleceğini hesapladıklarını belirtti. Yani 1 milyar dolar bile değil. Ülkemizde o kadar çalışıp kredi kullanarak bir otomobil sahibi olmak isteyen milyonlarca insan varken onlar bu hayali belki de bu artış sonrasında ertelemek zorunda kalacak. Her ne kadar düzenleme ile bedeli 40 bin TL olan araçlarda herhangi bir artış olmasa da güncel döviz kurlarındaki yükselmeye bu ÖTV haberi insanlarda alımları sınırlandırmaya yönlendirecektir. Bu da elbette totalde pazarın küçülmesi anlamına gelir. Tabii ki bu kararın bazı olumlu yönleri de var. Mesela ülkemizde üretim yapanların satış adetlerindeki payı artacaktır. Ya da maliyeti düşürmek için yeni tesisler kurulabilir. Ancak dediğim gibi sonuç itibarıyla sokaktaki insan ilk anda bu karar sonrasında araç alımını öteleyecektir. Evet bu anlattıklarımın sonradan bana duyarsız diyebilirsiniz ama duyarsız değil; milletini ve insanını seven birisiyim ve bu nedenle öncelik ülkemiz insanının rahatı ve mutluluğu olmalı diyenlerdenim.



www.dmag.net

İÇİNDEKİLER

Güncel

- 04 Volkswagen Golf
- 06 Fiat Fullback
- 08 ÖTV artışı
- 64 Maybach S650 Cabriolet
- 65 Alfa Romeo Stelvio

Yorum

- 12 Murat Tosun
- 14 Zeynep Uluşahin
- 26 Emre Kara
- 80 Kalust Şalcıoğlu

Sürüş İzlenimi

- 10 Peugeot 3008
- 16 Citroen C3
- 18 Toyota C-HR
- 20 Seat Leon
- 58 Seat Ibiza
- 67 Hyundai i20 Active
- 78 Honda CR-V

Test

- 22 Volvo S90
- 27 Hyundai i10
- 51 Toyota Corolla
- 52 Mercedes C180 Cabriolet
- 56 Kia Soul
- 57 Opel Mokka X

Karşılaştırma

- 16 C4 Cactus & smart forfour
- 28 VW Polo & Renault Clio
- 32 Renault Megane Sedan & VW Jetta
- 60 Fiat Egea HB & Honda Civic Sedan

Araştırma

- 76 Pickup sınıfının yıldızı kim?

Dosya

- 35 Continental Kış Lastikleri Rehberi

Söyleşi

- 68 Ferhat Göçer

Mekan

- 66 Nopa

Motosiklet

- 72 Yamaha XSR700

Sosyal Medya

- 74 Firmaların sosyal medya paylaşımları

Spor

- 79 BC Vision





EN BAŞARILI VOLKSWAGEN MAKYAJLANDI

VW TARİHİNİN EN BAŞARILI MODELİ OLAN GOLF'ÜN 7. NESLİ KAPSAMLI BİR DEĞİŞİKLİKLE GENÇLEŞTİ, YENİ MODEL ÇIKANA KADAR YİNE BESTSELLER OLACAĞININ SİNYALLERİNİ VERDİ.



Volkswagen Golf sadece VW için değil tüm otomotiv pazarı için çok önemli bir model olmuştur. Satışa sunulmasıyla hep testlerden birinci çıkan model bu nedenle de kompakt sınıfta çıta yüksekliğini belirleyen araç olarak kabul edilir. Artık eskimeye başlayan 7. jenerasyon ise yapılan iyileştirmelerde hala oyunda olduğunu ortaya koyuyor.

VW'nin en başarılı modeli

olan otomobil, makyajlı versiyonunda özellikle yeni motoruyla ön planda olacak.

Aracın dış tasarımında yeni ön ve arka tamponlar kullanılırken LED'li gündüz farlarına sahip tamamen LED ön farlar, yeni ön kanatlar, LED stoplar ve yeni jantlar dikkat çekiyor. Aracın dış tasarımında güncel araçla olan benzerlik koparılmamış ancak bir şekilde aracın yeni olduğu vurgulanmış.

Önemli değişikliklerin

yapıldığı iç mekanda daha önce Passat ve Tiguan gibi modellerde de gördüğümüz 12,3 inçlik yeni gösterge paneli kullanılmış. Farklı modları olan ekran sürüş esnasında sürücüsüne tüm bilgilere ulaşmasını sağlıyor. Orta konsolun merkezinde ise yeni 9,2 inç büyüklükteki ekran yer alıyor. Adeta bir tablet gibi duran bu ekran aynı zamanda tabletlerle uyumlu olduğu için tabletinizdeki görüntüyü bu ekrana da



yansıtabiliyorsunuz.

İç mekandaki malzemelerin de değiştirildiği Golf'te yeni koltuk döşemeleri kullanılmaya başlanmış. Orta konsoldaki kaplamalar da makyajlı modelde değiştirilen unsurlardan.

YEPYENİ MOTOR

Golf'de asıl yenilikler kaputun altında yapılmış. Firma makyajlı modelde 1.5 litrelik yeni benzinli motoru tüketicilere sunacak. 150 HP güç üreten silindir deaktivasyon özellikli 1.5 TSI Evo, 4 silindirli bir bloğa sahip. Ayrıca bu motorun

bir de BlueMotion versiyonu hazırlanmış ve o model de 130 HP güç ürettiyor. Bu modelde de aynı ACT teknolojisine yer verilmiş. 250 Nm tork üreten 150 HP'lik versiyon 100 km'de ortalama 4.9 lt yakıtı ihtiyaç duyarken 130 HP'lik versiyonda tüketim 4.6 litreye geriliyor.

Yeni bir 7 ileri DSG şanzımana kavuşan Golf, 6 ileri DSG'nin yerini alacak. Aracın güçlü seçeneği ise 230 veya 245 HP güç üreten GTI modeli olacak.

Sınıfının en güvenlisi olacağı açıklanan makyajlı Golf yayaları algılayan yeni



bir sistemle donatılmış. Ayrıca araçta trafik yoğunluk yardımcısı ile sizi sıkışık trafiğe de sokmayacak. Sınıfında ilk kez otomatikleştirilmiş sürüş fonksiyonları da bu versiyonda görev yapacak. Araçtaki şerit takip sistemi,

kör nokta uyarı sistemi, trafik asistanı ve adaptif hız sabitleme sistemleri sayesinde 60 km/s hıza kadar Golf direksiyon hareketlerini kendisi yapabilecek. Ayrıca siz frene veya gaza basmadan da Golf şeridinde bu esnada yoluna devam edecek.

Aralık ayında satışına başlanacak olan yeni Golf daha fazla donanıma sahip olmasına rağmen aynı fiyat etiketiyle bayilerdeki yerini alacak.



**MERCEDES AMG’NİN YEPYENİ
VERSİYONU ÜLKEMİZDE DE BOY
GÖSTERMEYE BAŞLIYOR. 585 HP GÜÇ
ÜRETEN VE 0-100 KM/S HIZLANMASINI
3.6 SN’DE TAMAMLAYAN
BU ARAÇ 1.5 MİLYON TL’LİK
FİYAT ETİKETİNE SAHİP.**



"CEHENNEM'DEN GELDİ

Sık çam ormanı ile çevrili sarp dağ yolundan geçtiği için “Yeşil cehennem” olarak adlandırılan, Almanya’daki Nürburgring yarış pistinin en zorlu kulvarı Kuzey kısmında geliştirilen, Mercedes-AMG’nin süper spor otomobili yeni Mercedes-AMG GT R yollara çıktı.

Motorsporları teknolojisinin en üst seviyede entegre edildiği yeni Mercedes-AMG GT R, sürücüsüne yarış pisti deneyimi yaşıyor. Ön aksın arkasında konumlandırılan,

araca 318 km/s’lik maksimum hız değeri sunan 585 HP gücündeki V8 silindirli çift turbo beslemeli motor, gelişmiş yürüyen aksam, yeni aerodinamik unsurlar ve zekice uygulanan hafif yapı prensibi son derece dinamik sürüş özelliklerini beraberinde getiriyor. Bu aracın ülkemizdeki satış fiyatı olarak 1.455.700 TL’den başlayan bir etiket belirlenmiş durumda. Sipariş edilen araçlar Mayıs 2017 itibariyle sahiplerine teslim edilebilecek.

Fullback’ın en zengin donanımlı “Fullrock” versiyonunda 180 HP’lik 2.4 litrelik silindir hacimli turbo dizel motor görev yapıyor. Yol durumu ve hıza göre gerçek zamanlı olarak güç aktarımı sağlayan 4 farklı sürüş modu ve standart arka diferansiyel kilidi ile safkan bir arazi aracının özelliklerine sahip Fiat Fullback Fullrock, 5 ileri vitesli otomatik şanzımanla satın alınabiliyor. 5.3 metrelik uzunluğa ve 3 metrelik aks mesafesine sahip olan Fullback, 1.52 metrelik kasa uzunluğuyla da dikkat çekiyor. 5.9 metrelik dönüş yarıçapı ile de sınıfının en iyi değerleri ile farkını ortaya koyan Fullback, 3.1 tonu aşan yük çekme kapasitesi ve 1 ton’u aşan yükleme kapasitesiyle de “Full Fonksiyonellik” özelliğini vurguluyor.

Fiat Fullback’ın “Fullrock” versiyonunda, 6.8 inç dokunmatik ekranlı multimedya sistemi, elektrik ayarlı, ısıtmalı deri koltuklar, anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi, yağmur ve karanlık sensörü, Xenon ve LED’li ön farlar gibi konfor ve şıklık sağlayan donanımlarının yanında tüm versiyonlarında standart olarak sunulan 7 havayastığı ve Treyler Denge Kontrol Sistemi gibi güvenlik ekipmanları da yer alıyor. Aracın satış fiyatı ise 104.400 TL.

EN LÜKS FULLBACK 104 BİN TL





TOYOTA

İYİNİN DE İYİSİ



TOYOTA C-HR



*Her
görüşte
aşır*

Elmasta ilham alınarak tasarlanan Toyota C-HR, son teknoloji 1.2L Turbo Benzinli ve 1.8L Hybrid e-CVT motor seçenekleriyle benzersiz bir Crossover.

İlanda yer verilen modelin CO₂ salımı birleşik 86 -144 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 3.8 - 6.3 lt/100 km değerlerindedir.

f t @ toyota.com.tr



ÖTV ARTTI AMA KORKULAN OLMADI

BİR SÜREDİR ARAÇLARIN ÖTV ORANLARINA YÜKSEK ZAM GELECEĞİ KONUŞULUYORDU. ANCAK AÇIKLANAN BİLGİLERE GÖRE YAPILAN ÖTV ARTIŞI DAHA ÇOK PREMIUM ARAÇLARI ETKİLEYECEK.

ÖTV oranlarındaki değişim belli oldu. Bir süredir devam eden söylentilerde yüksek zamlardan söz ediliyordu ama beklenen olmadı. En çok aracın satıldığı 1.6 lt ve ÖTV matrahı 40 bin TL'nin altında olan araçlar için herhangi bir değişikliğe gidilmedi.

Düzenleme öncesi bu araçlara zaten yüzde 45 ÖTV uygulanıyordu ve karar sonrasında da bu aynen bırakıldı. ÖTV matrahı 40 ila 70 bin TL olan araçların ÖTV oranı yüzde 50'ye çıktı. ÖTV matrahı 70 bin TL'nin üzerinde olan araçlar içinse ÖTV oranı yüzde 60 oldu.

Yani yeni düzenleme en çok satılan araçların büyük çoğunluğunda ÖTV'sinde bir değişikliğe gitmedi. 1.6 litre ÖTV matrahı 41 bin TL olan aracın satış fiyatıysa 70 bin 151 TL'den 72 bin 570 TL'ye çıktı (ÖTV+KDV dahil). ÖTV matrahı 70 bin TL olan 1.6 lt aracın fiyatıysa 119 bin 770 TL'den 123 bin 900 TL'ye çıktı. ÖTV matrahı 40 bin TL olan bir aracın 68 bin 440 TL olan fiyatı aynı kaldı. ÖTV matrahı 71 bin TL olan bir aracın eski fiyatı 121 bin TL iken yeni yüzde 60'lık ÖTV sonrası fiyat 134 bin TL oldu. En büyük artış ilk beklentilerde olduğu gibi lüks sınıfta yaşanmış oldu.

ELEKTRİKLİLER DE ETKİLENDİ

Yapılan değişikliğe göre, motor silindir hacmi 1600 cc'yi geçmeyenler ile 1600 cc ile 2000 cc arasında olup motor gücü 50 KW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cc'yi geçmeyen elektrikli araçlarda vergi oranı yüzde 60, diğerlerinde ise yüzde 110 olarak belirlendi.

Söz konusu oran, motor silindir hacmi 2000 cc'yi geçen otomobillerden motor gücü 100 KW'ı geçip motor silindir hacmi 2500 cc'yi geçmeyen elektrikli araçlarda ise yüzde 110 oldu. Motor silindir hacmi 2000 cc'yi geçen diğer otomobillerde uygulanan vergi oranı ise yüzde 160 olarak uygulanacak.

Ülkemizde daha çok vergi avantajlı otomobiller tercih edildiği için artışın toplam pazara önemli bir yansıması olması beklenmiyor. 2016 yılı Ekim sonu otomobil pazarı segmentinin %81,43'ü vergi oranları düşük olan A, B ve C segmentlerinde yer alan araçlar oluşturmıştı. Segmentlere göre değerlendirildiğinde, en yüksek satış adetine %49,14 pay alan C (271.785 adet) segmenti ulaşmıştı.



YENİ CITROËN C3

SİZİN KADAR BENZERSİZ.

ConnectedCAM Citroën™
Kişiselleştirme seçenekleri
Citroën Advanced Comfort®

citroen.com.tr

SUV OLMAK YARADI



Ilk olarak bir MPV olarak doğan Peugeot 3008 artık bir SUV. Böylesine büyük bir karakter değişimi geçiren model, zaten popüler olmasını bu karar sonrasında daha da güçlendirmiş oldu. Bayilerde satışına başlanan araç, iddialı motorları sayesinde de yüksek satış rakamlarına ulaşacak gibi duruyor.

Araçın tasarımında Peugeot'nun kullanmaya başladığı ve 5008, 301 gibi yeni modellerin hepsinde görmeye başladığımız çizgilere yer verilmiş. Göze hoş gelen sert tasarım, SUV kimlikle uyum içinde.

Araçın iç mekanında ise öncü versiyona kıyasla önemli değişiklikler yapılmış. Yeni nesil, geliştirilmiş i-Cockpit'in sunulduğu iç mekan, kapı içi ambiyans ışıkları, özel kumaş konsol döşemesi ve krom detayları ile dikkat çekiyor.

Öncüsü gibi 5 kişilik yaşam alanına sahip olan 3008, yüksekte konumlandırılan oturma pozisyonu sayesinde

görüş açıları da sıkıntı yaşanmamasını sağlıyor.

Ülkemizde 1.2 litrelik benzinli 130 HP güç üreten motorla birlikte 1.6 litrelik 165 HP güç üreten iki turbo benzinli ve 120 HP üreten 1.6 litrelik dizel motorla alınabilen 3008, zengin donanım paketlerine sahip. Araçta aktif ve pasif güvenlik elemanlarıyla birlikte konfor aksesuarları da unutulmamış.

Yeni SUV Peugeot 3008, Access, Active, Allure ve GT-Line olmak üzere dört farklı donanım paketi ile satışa sunuluyor.

Tüm modellerde EAT6 tam otomatik şanzıman opsiyonu sunulurken 1.6 lt 165 HP, sadece bu vites kutusu ile alınabiliyor.

Yılsonuna kadar 2000 adetlik bir satışın ön görüldüğü model, önümüzdeki yıl segment lideri olmak için ter dökecek. Modelin satış fiyatı ise versiyona göre 87.900-133.900 TL arasında değişiyor.

ÖNCEKİ NESLİNİN MPV YAPISINDAN KURTULAN PEUGEOT 3008 ARTIK BİR SUV OLARAK YOLUNA DEVAM EDİYOR. ARACIN İDDİALİ TASARIMI DA ELİNİ GÜÇLENDİRİYOR.

YAZI MERT DURAN

TEKNİK VERİLER	PEUGEOT 3008
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Dizel
Motor hacmi	1560 cc
Maksimum güç	120 HP-3500 d/d
Maksimum tork	300 Nm- 1750 d/d
Son hız	185 km/s
0-100 km/s hızlanma	11.6 sn
Tüketim (fab. ver.)	3.9/4.2/4.7 lt/100 km
FİYAT	109.900 TL

SONUÇ

Peugeot 3008 artık bambaşka karaktere sahip. Bu ruh değişimi sayesinde önceki neslin sıkıcı yapısından kurtulan model, çok dinamik bir kimliğe kavuşmuş. Araçın iddialı motorları ve zengin donanımı sayesinde 2000 adetlik satış hedefine ulaşması hiç de zor değil.



**ÇİZGİNİ BOZMA
ALKOLLÜ ARAÇ
KULLANMA!**

**Murat
Tosun**
Akademi

www.murattosunakademi.com



KÜÇÜK VE KOMPAKT SINIF DESTEKSİZ YAŞAYAMAZ

MURAT TOSUN'LA
OTOMOTİV GÜNDEMİ

murat@otostil.com

twitter.com/murattosunn

instagram/muratttosun

Bilindiği gibi ÖTV oranları değişti. Bununla ilgili gelişmeleri yakından takip ediyoruz. Değişiklik sonrasında ortaya çıkan fiyatlar az çok belli olsa da bu yazıyı yazarken firmaların bu değişikliği nasıl yansıtacakları konusunda daha kesinleşmiş açıklamalar bulunmuyordu.

Bunu bir kenara bırakarak yazıyorum. Küçük sınıf otomobiller fiyatları dizel otomatik seviyesinde 70 bin TL seviyesinde tutabiliyor. Küçük sınıf araçlar için bu rakamları konuşacağımızı iki yıl önce söylüyor olsanız size inanmazdım. Ekonomik ve güvenli bir küçük sınıf araç kullanmak için 70 bin TL ve üzeri gerçekten de oldukça yüksek.

Küçük sınıfın en çok tercih edilen modellerinden VW Polo'nun dizel-otomatik versiyonu ÖTV değişikliği öncesi 74.100 TL'lik satış fiyatına sahipti. Bu modelin en büyük rakibi Renault Clio'nun satış fiyatı ise en üst donanım paketiyle 76.800 TL. Kompakt sınıf içinse durum gerçekten çok daha zor görünüyor. ÖTV oranları bu araçları etkilemeyecek gibi görünüyorsa da döviz kurlarının yarattığı etkiyle kompakt sınıf için fiyatlar tavan yapmış durumda.

Nasıl mı? Dizel otomatik kompakt sınıf bir oyuncu satın alırsanız ve donanım seviyesini güvenliği düşünerek üst seviyede tutuyorsanız cebinizden çıkacak para 100 bin TL, hatta biraz daha üzeri. Örneğin yepyeni bir Renault Megane HB satın alacaksınız diyelim. Biraz daha yakışıklı görünsün ve güvenlik donanımı da yüksek olsun diyorsanız ödemeniz gereken tutar değişiklik öncesinde 100 bin 150 TL olarak açıklanmıştı.

Diyelim ki makyajlı versiyonu geçtiğimiz günlerde tanıtılan ama ülkemizde ne zaman satışa sunulacağı belli olmayan Golf'ün makyajsız halini satın almak istediniz. O zaman cebinizden çıkacak bedel: 108 bin 500 TL.

Burada 100 bin TL'nin altına inen araçlarda var ama onların fiyatlarının da daha uygun olması gerekiyor. Bu yeni düzenleme Resmi Gazete'de yayınlandı ancak revizyona ihtiyacı var. Yoksa kur

artışları nedeniyle ülkemizdeki satışların neredeyse tamamını oluşturan bu iki sınıf için işler iyi gitmeyecek. 60 bin TL'ye küçük sınıf dizel otomatik, 80 bin TL'ye kompakt sınıf dizel otomatik fiyatını yakalayabilsek satış rekorlarının gelmesi kaçınılmaz olur.

DEVLER ARASINDA 658 FARK VAR

Otomobil satış rakamlarında Renault yaşadığı ürün yenilemelerin karşılığını aldı. Ülkemizde en çok otomobil satışını gerçekleştirmeyi başaran Renault, ilk 10 ay sonunda 77 bin 295 adet otomobil satışı gerçekleştirdi. Ama dikkat etmesi gerekiyor çünkü Volkswagen'in nefesi ensesinde. Ülkemizde üretilen bir modeli olmamasına rağmen Volkswagen 76 bin 637 adet otomobil satışı gerçekleştirdi. Yani iki model arasında son iki ay öncesinde (Kasım satışları siz bu satırları okurken belli olmuş olacak) iki marka arasında sadece 658 adetlik bir fark var.

TORPİDO İÇİN MÜZİK TOP5

1. **Harun Kolçak-Gökhan Türkmen** Yanımda Kal
2. **Sıla Engerek**
3. **Güliz Ayla** Sevgilim
4. **Aynur Aydın** Damla Damla
5. **Harun Kolçak-İrem Derici** Gir Kanıma





LÜKS, STANDART.

Rafine ve zarif duruşuyla Yeni Volvo S90, lüks algınızı değiştirmek için tasarlandı.

YENİ VOLVO **S90**



VOLVO'YUN TERCIHİ



Volvo
Servis 2.0

Volvo
OtoGaranti

Volvo
Car Finance

VOLVO BENİMLE

volvocars.com.tr | facebook.com/VolvoCarTurkey | twitter.com/VolvoCarTurkey | Volvo OtoLine 444 48 58



ZEYNEP'İN *Stil* ETTOSU

ZEYNEP ULUŞAHİN

6. DUYU ARANIYOR!!!!

zeynep@otostil.com

Teknoloji; elimizdeki telefonlardan, şu anda parmaklarımın altında olan bilgisayardan, baktığım televizyondan, dinlediğim radyodan, 3D yazıcılardan her alanda, her şeye hakim bilim. Neredeyse 5 duyumuzun tamamı bilimin etkisi altında.

Gözlerimiz zaten tüm bu teknolojinin şahidi. Bu teknolojinin yüksek frekanslarıysa duyma duyumuzu ortadan kaldırıyor. Geriye kaldı 3 duyumuz; dokunma, koku alma ve tat alma... İşitemeyeceğimiz kadar yüksek frekanslı ultrasonik dalgalar havayı titreterek parmak uçlarımızda dokunma hissi yaratıyor. "UltraHaptik" olarak tanımlanan bu sistemler zaten hayatımızda.

Günümüz lüks sınıfındaki araçlarda bu uygulama kullanılıyor. Otomobilinizde radyonun sesini hiçbir düğmeye dokunmadan açabiliyor, ekrana yaptığınız parmak hareketleriyle aracınıza komut verebiliyorsunuz. Ama gelişen teknoloji daha da ötesine geçiyor. Kısaca dokunma duyumuz böylelikle elimizden alındı, hayırlı olsun!

Koklama ve tatma duyumuzla teknolojiyi bir arada düşünememiş olabilirsiniz ama yanılıyorsunuz.

Üzülerek söylüyorum, artık sevginizi ifade etme şekliniz bile teknolojik. Beyler, artık sevgilinize çiçek almadan sadece tek bir tuşla mesajınıza gül kokusu ekleyerek kokulu mesaj yollayabiliyorsunuz. Ya da oyun oynarken bir yandan da barut kokusu alabilir, sabah saatiniz çalarken güne lavanta kokusuyla başlayabilirsiniz. Korkutucu öyle değil mi? Çok yeni bir teknoloji de değil üstelik, belki bir çoğunuz



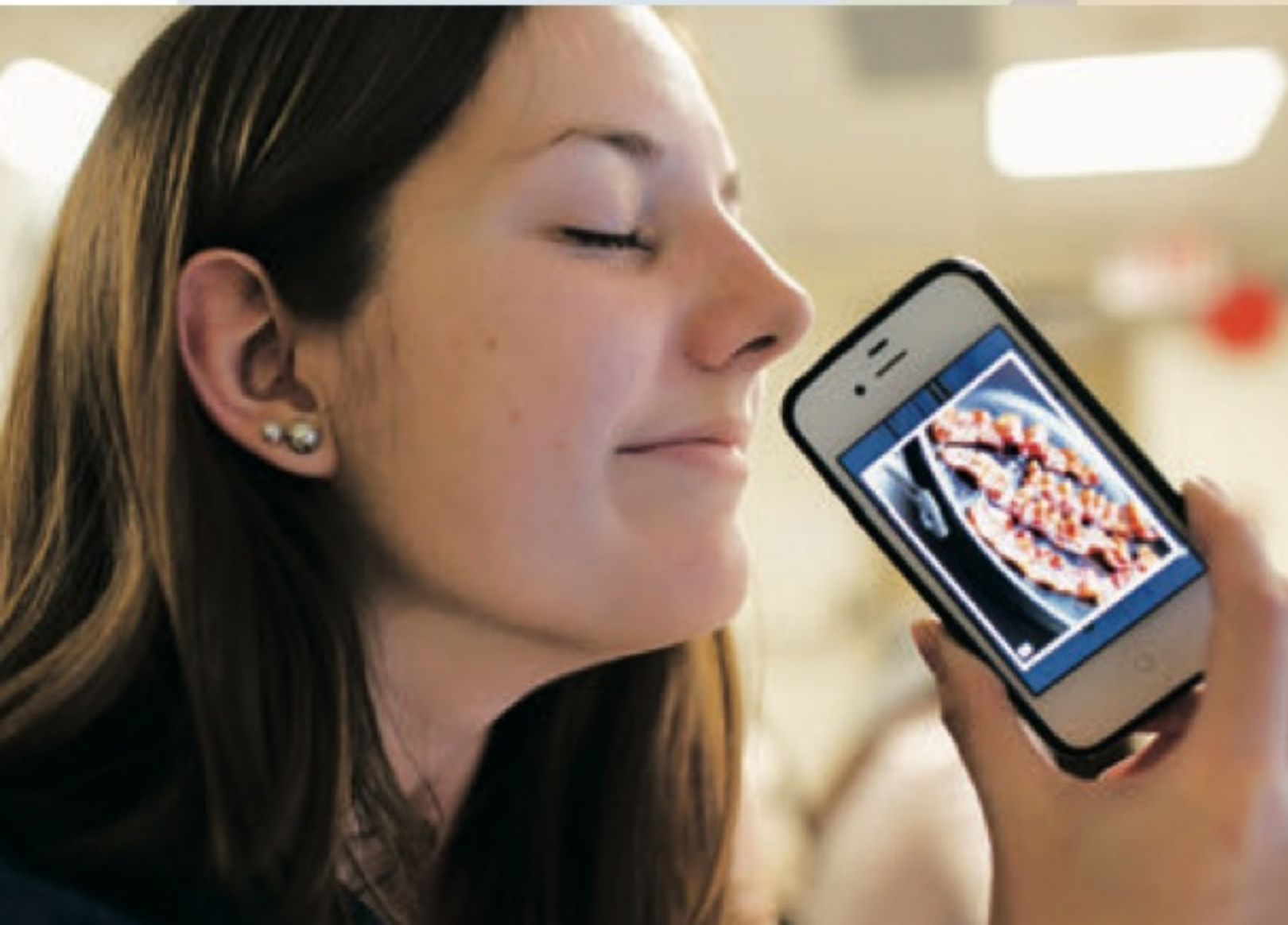
kullanıyordur bile. O kadar çok uygulama var ki bu konuyla ilgili. Test etmesi eğlenceli olabilir ama kullanım alanları ve dünyanın kaos hali beni endişelendirmiyor değil. Telefonunuza yerleştirilen minik bir çiple elimizdeki teknoloji harikası akıllı telefonlar böylelikle koku duyumuzu da ele geçirmiş oldu.

"Neyse ki elimizde bir duyumuz kaldı o da tat almak." dediğinizi duyar gibiyim. Teknolojik olarak doyumsuz olduğumuzun kanıtı şimdi geliyor. Yeni teknolojiler tat alma duyularımızı da kontrol edebilecek. 9D teknolojilerle artık o da mümkün olacak.

"Bunların hepsi yalan dolan işler, benim duygularım gerçek, onlar bana yeter" diye cengaverlik yapıyorsanız, size kötü bir haberim daha var duygularımız da artık teknolojinin elinde. Ultra ses sistemlerinin yardımıyla elinize ya da tenimize dokunan ses dalgaları duygularımızı da kontrol altına alacak. Duygularımızı da artık SMS ile yollayabileceğiz. Hatta uzmanlar bileğinize taktığınız bileziğe sabah kavga ederek evden ayrıldığınız eşinizden af mesajı gelecek ve bilezik teninize frekans yollayarak eşinizin sizi affettiğini ve size kızgın olmadığını hissedeceğinizi söylüyor.

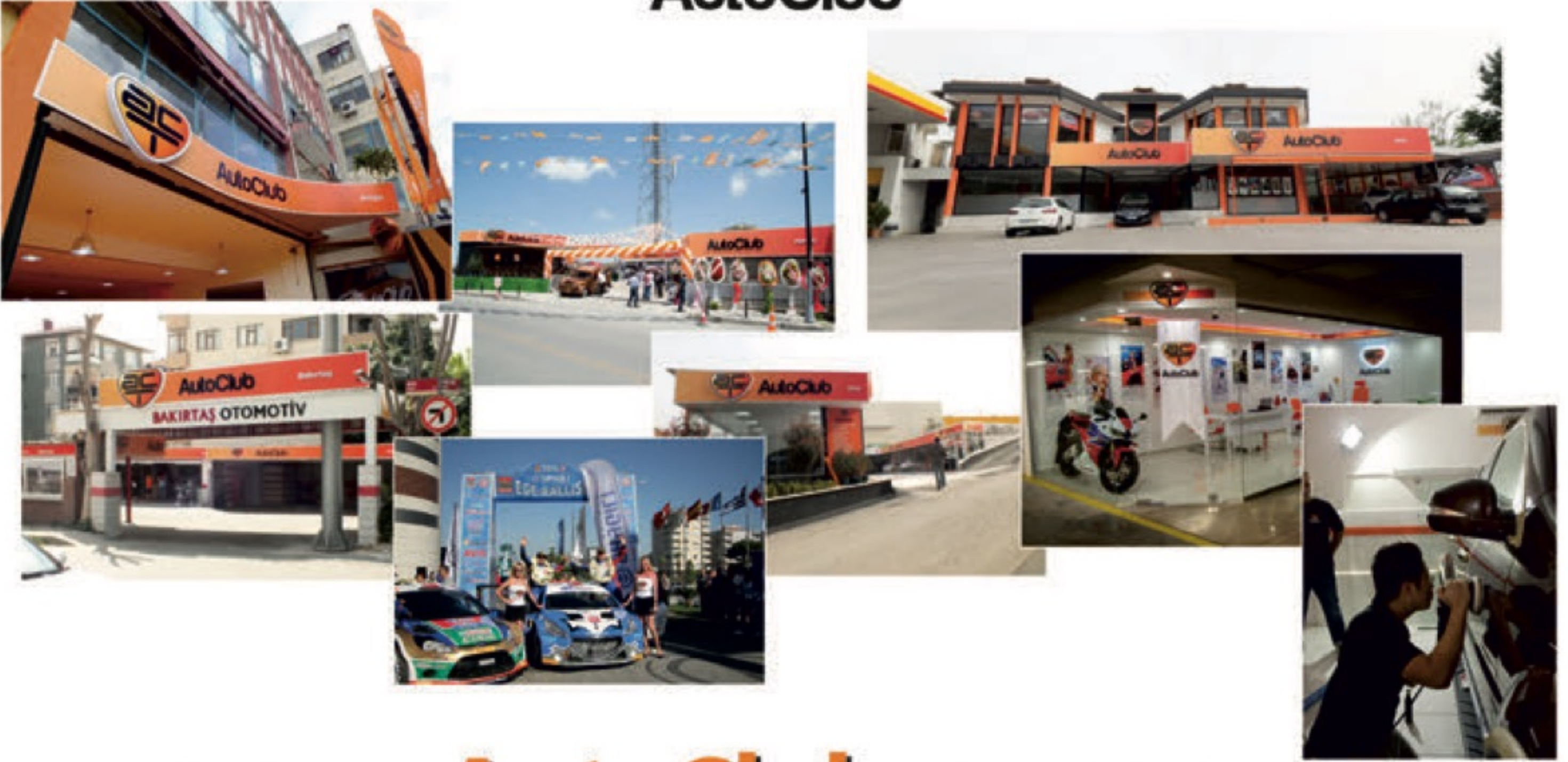
Belirtmeden geçemeyeceğim; günlük hayatımızı olumsuz etkilediğine inansam da engelliler için inanılmaz bir fırsat olduğunu düşünerek teknolojileri her zaman destekliyorum. Şimdi teknolojinin de ötesine gidiyorum. Burnuma kötü kokular geliyor. Yok yok telefonumdan değil, gelecekten. Ben yazmadan siz anlayın, yazılmamış yazıları okuyabilme teknolojisi de bir yerde gelişmektedir ne de olsa. Hissettiniz değil mi benim hissettiğim korkuyu, ultrasonik titreşimleri yolladım bile size.

Bırakın bizi, doğamızı, doğalımızı! 6. duyu aranıyor!





AutoClub



BÜYÜYEN AutoClub AİLESİ İÇİNDE SİZ DE YERİNİZİ ALIN!

Sevdiğiniz bir iş yaparken organizasyonlar, aktiviteler, çok özel kampanyalar, motor sporları ve sosyal medya organizasyonları içinde yer almaya ne dersiniz?



Car care sektöründe birçok ilki gerçekleştirmiş çok özel bir ekip ile birlikte hem çok kazanmak hem de keyif alacağınız bir iş ise yapmak istediğiniz, AutoClub'ın en yeni bayii siz olabilirsiniz.

Bu büyük ve özel aile içinde yer almak için info@autoclub.com.tr mail adresine mail gönderebilir ya da 0216 371 60 10-11 numaralı telefondan bize ulaşabilirsiniz.



KARAKUTULU C3 SUV'LARA ÖZENDİ



CITROEN C3 TAMAMEN YENİLENDİ. TASARIMIYLA FARKLILAŞAN MODEL YENİ TEKNOLOJİLERİ İLE OLASI KAZA ANLARINI VE ACİL DURUMLARI KAYIT ALTINA ALMASIYLA FARK YARATİYOR.

YAZI MERT DURAN

2002 yılından itibaren tüm dünyada 3.6 milyon, ülkemizde ise 22 bin adet satılan Citroen C3 baştan ayağa yenilendi ve bambaşka bir kimliğe büründü. Öncü modelin iddialı tasarımını bir adım daha ileriye götüren otomobil, ağabeyi Cactus modeli ile benzerliği sayesinde

dikkat çekme konusunda sıkıntı yaşamıyor.

İkinci nesil C3'ten daha uzun ve 4 cm daha alçak olan yeni C3, Airbump teknolojiyi karoser yapısı, siyah renkli çamurluklar ve segmentinin en geniş tekerlek yuvalarıyla crossover benzeri iddialı bir dış görünüme sahip. Araçta sunulan 9 dış ve 3 tavan

rengi alternatifi ile toplamda 36 farklı kombin yapılması sayesinde yollarda gezen C3'ler birbirlerinden de farklı olacak.

Markanın karakteristiği haline gelen üç katmanlı far tasarımı C3'te de yer alıyor. LED'leri barındıran gündüz farları ve ana far grubu olabildiğince yüksek konumlandırılarak kaputun yüksekliği de artırılmış. Bu sayede araç olduğundan daha büyük algılanıyor. Profilden ise versiyona göre

standart olarak sunulan Airbump paneller dikkat çekiyor. Cactus modelindeki gibi kullanılan bu paneller aracın özellikle dar alanlarda sürtmeye bağlı aldığı darbeleri önlemede yardımcı oluyor.

CACTUS'DEN İLHAM ALMIŞ

C3'ün iç mekanında Cactus modeli ile benzerlikler olduğu göz çarpıyor. Özellikle kapı içi tasarımında ağabeyden ilham alınmış. Kapı tutamaçları Cactus ile ortakken, Airbump

baskılı kapı içleri ile de iç mekan farklılaştırılmış.

Aracın 3.99 metrelik uzunluğa eşlik eden 2.54 metrelik dingil mesafesi ve kısa tampon-tekerlek aralığı sayesinde C3'ün iç mekanı rakiplerinin bir adım önünde yer alıyor. Sürücüyü saran ve görüş açıları konusunda uzun boylular için A sütunu dışında başarılı bir otomobil olan C3, baş mesafesi konusunda da sorunsuz. Geniş camlar sayesinde ferahlık hissinin yüksek olduğu otomobilde, Cactus modelinden farklı olarak açılabilen arka camlara yer verilmiş.

Orta konsolun merkezinde 7 inçlik tabletin yer aldığı modelde, bu ekrandan araçla ilgili ayarlara ulaşabiliyorsunuz. Oldukça fonksiyonel ve kolay kullanımlı olan ekran kısa süre sonra pek çok Citroen modelinde görev alacak.

KAMERA KAYITTA

Aracın iç mekanında en önemli yenilik ise dikiz aynasının arkasına yerleştirilen kamera sistemi ile sağlanmış. Citroen ConnectedCam adı verilen sistem otomotiv dünyasında ilk kez C3'te kullanılmış. GPS ve 16 GB dahili hafızaya sahip olan entegre kamera, dikiz aynasının arkasına monte edilerek tüm yolculuğu sürücünün gördüğü açıdan kayıt altına alıyor. Dikiz aynasının altında yer alan düğmeye basılarak, sosyal ağlarda paylaşmak veya hatıra olarak saklamak amacıyla fotoğraf çekilebiliyor veya düğmeye basılı tutarak 20 saniyeye kadar video kaydı alınabiliyor. Video kaydı, düğmeye basılmasından itibaren 10 saniye öncesini ve 10 saniye sonrasını kaydediyor. Sistem ücretsiz uygulaması vasıtasıyla anında telefonunuza iletilen kayıtlı içerikler, sürücü tarafından araç durduğunda, yolcular tarafından ise anında paylaşılabilir.

Herhangi bir kaza riski halinde ise, sistem sensörleri sayesinde tehlikeyi kendisi algılayarak otomatik olarak kayıt almak için devreye



giriyor. Kayıt, 30 saniye öncesi ve 60 saniye sonrası olacak şekilde 1.5 dakika boyunca devam ediyor. Bu videolar kaza sonrası kanıt olarak kullanılabilir.

Yeni C3, ülkemizde ikisi dizel 3 motorla satışa sunuldu. Aracın giriş motoru 3 silindirli 1.2 litrelik benzinli ünite iken, bu motordan araca 82 HP iletiliyor. Dizel güç ünitesi olaraksa 1.6 litrelik motor sunuluyor. 75 ve 100 HP güç sunan bu versiyonlar da dahil olmak üzere araç şu anda sadece 5 ileri manuel şanzımanla alınabilirken kısa süre sonra ürün gamına EAT6 otomatik şanzıman eklenecek.

Bu yıl 600 adet satılması planlanan C3, 52 bin 900 TL'den başlayan fiyatla yollara çıkıyor. Aracın en üst versiyonu ise 71.700 TL'den alınabiliyor.

TEKNİK VERİLER

Motor (tip/silindir sayısı)
Motor hacmi
Maksimum güç
Maksimum tork
Son hız
0-100 km/s hızlanma
Tüketim (fab. ver.)

CITROEN C3

Sıralı/4/Dizel

1560 cc

100 HP-3750 d/d

254 Nm- 1750 d/d

185 km/s

11.9 sn

3.2/3.7/4.4 lt/100 km

FİYAT

71.700 TL

SONUÇ

Citroen C3 baştan sona yenilenmesiyle çok daha dikkat çekici bir otomobil olmuş. Ancak C4 Cactus'de de sevmediğim Airbump eklentiler bu araçta da sunuluyor. Neyse ki bu eklentiler alt versiyonlarda standart değil. Güçlü dizel ve benzinli motorlara sahip olan model küçük yapısına rağmen geniş iç hacmiyle aileler için de uygun bir otomobil olmuş. Modelin şimdilik tek eksiği olan otomatik şanzımanın da kısa süre sonra sunulmasıyla C3, hedeflenen satış adetlerine kolayca ulaşacaktır.





KIŞKIRTICI & ADAPAZARLI

TOYOTA'NIN ADAPAZARI FABRİKASI'NDA ÜRETİLEN C-HR'Yİ İSPANYA MADRİD'DE KULLANDIM. SİZE BİR ŞEY DİYEYİM Mİ OLMUŞ, BU ARAÇ TAM ANLAMIYLA OLMUŞ...

YAZI MURAT TOSUN



Toyota'nın Adapazarı Fabrikası'nda öyle bir araç üretilmeye başladı ki inanılmaz iddialı. Son dönemlerin en çok ilgi gören Crossover sınıfında yer alan, yollarda ona SUV dediğimiz sınıfta yer alan C-HR burada tüm dengeleri değiştirecek bir araç.

Öncelikle bu aracın fotoğraflarına baktığımız zaman aklınızdan onun Nissan Juke benzeri bir araç olduğu

geçebilir. Şimdi onu bir kenara bırakın çünkü C-HR tam olarak Nissan Qashqai'nin rakibi. Bu sınıfı yaratan Qashqai'nin önüne geçmekse onun en önemli hedeflerinden biri. Açıklanan bilgilere göre sadece Avrupa'da önümüzdeki yıl bu araçtan 100 bin adet in üzerinde bir satış rakamına ulaşılması bekleniyor. Adapazarı'ndan böyle bir aracın yerli olarak çıkmış olması zaten başlı başına büyük bir gurur.

TASARIM KIŞKIRTICI DETAYLARA SAHİP

Bu araca baktığım zaman tüm dikkatleri üzerine toplayan bir tasarım olduğunu görüyorum. Keskin çizgilerin yuvarlak hatlarla inanılmaz bir şekilde harmanlanmış olması insanları kendisine bir ok gibi çekiyor. Toyota markasının son dönemlerdeki en radikal çizgilerinin kullanıldığı araç aynı zamanda markanın gelecek kimliğini de gözler önüne seriyor. Coupe formuna sahip yapısı, gizlenmiş arka kapısı, bütününde dinamik görünmesi onun elini son derece güçlü kılıyor.

EVET SIKINTI VAR BU BİR GERÇEK

Dış tasarıma bakıldığı zaman arka alanda kısıtlı bir yaşam alanı olduğu düşünülüyor. Evet bunu düşünenler son derece haklı. Özellikle boyu 180 cm'nin altında kalanlar için arka tarafta klostrofobik bir durum söz konusu. Bunu bilmeniz gerekiyor. Arka tarafta zaten çocuklarım yolculuk edecek diyorsanız ön tarafta nefis bir kullanım alanı sizi bekliyor. Bir Türk tasarımcı (Toyota Avrupa tasarımcısı Fatih Kale) tarafından yaratılan yaşam alanı inanılmaz görünüyor. Sade ve son derece kullanışlı. Araçta bugüne kadar gördüğüm en iyi dokunmatik ekranlardan biri görev yapıyor. Yaşam alanı kararı size kalmış. Bagajı da büyük, eşya gözleri de iyi ama arka taraf biraz sıkıntılı. Açılır tavan belki bu durumu çözer diye düşünebilirsiniz ama araçta onu da bulamayacaksınız.

TOYOTA'NIN YENİ MOTORU VE HİBRİD

Aracın motor kaputunun altında dizel motor yatmaması da Türkiye için önemli bir eksiklik. Marka bu durumu hibrid ile aşmayı planlıyor. Çevreci ve cimri hibrid yeni vergilendirme sistemi ile uygun fiyatla ulaşılabilecek bir seviyeye geldi. Bu çok önemli bir avantaj. Keşke herkes



benim gibi düşünse ve dizel otomatik arayacağına bir hibrid alıp keyfine baksa. Toyota tarafından geliştirilen 1.2 lt turbo benzinli motorsa gerçekten iyi olmuş. Gaz pedalına her dokunduğunuz zaman güç ayağınızın altında. Son nesil bir motor olmasına rağmen yine CVT şanzıman kullanılması iç mekana biraz fazla gürültü olarak yansıyor. Sürüş karakteri konusunda gerek 4x2 gerek 4x4 versiyonlarla yaptığım sürüşlerden sorun yaşamadan ayrıldı. Ama gerçek sonuçlar için Türkiye yollarında yapacağımız testi beklemek gerekecek. Aynı şekilde Madrid yollarında cep dostu olabileceğini gösteren yakıt tüketim sonucu için de.

TEKNİK VERİLER	TOYOTA C-HR HİBRİD
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Hibrid
Motor hacmi	1798 cc
Maksimum güç	98 HP (benzin) + 72 HP (elektrik)
Maksimum tork	142 Nm – 3600 d/d
Son hız	170 km/s
0-100 km/s hızlanma	11.0 sn
Tüketim (fab. ver.)	3.4/3.8/4.1 lt/100 km
FİYAT	98.000 TL

SONUÇ

Toyota C-HR birçok insanın kalbini hiç zorlanmadan çalabilecek özelliklere sahip. Böylesine iddialı bir Crossover'ın tüm dünyaya Türkiye'den gittiğini bilmekse başka bir gurur. Aracın eksiklikleri yok mu? Var... Ama bunları arka plana atabilecek daha fazla özelliğe sahip.



İŞTE ŞİMDİ OLMUŞ



SEAT'IN EN ÇOK SATILAN MODELLERİNDEN OLAN LEON, YENİLENMİŞ VERSİYONUyla ÇOK DAHA DİNAMİK BİR OTOMOBİL OLDU. YENİ TEKNOLOJİLERE DE KAVUŞAN ARAÇ 2017 ŞUBAT'TA ÜLKEMİZDE SATIŞA SUNULACAK.

YAZI MERT DURAN

Otomobil Distribütörleri Derneği'nin (ODD) Ocak - Ekim verisine göre C Hatchback segmentinde en çok satan ikinci otomobil olan Leon'un yenilenmiş versiyonu 2017'nin ilk çeyreğinde Seat bayilerde satışa sunulacak.

Aracın makyajlı versiyonunda öncüsüne kıyasla daha fazla teknolojik ekipmana sahip olması dikkat çekiyor. Aracın tasarımından

iç mekanına kadar her detayda yeni bir teknoloji tüketicilere sunulmuş.

Genel olarak aracın dış tasarımında ana hatlar korunmuş olsa da yeni tasarımlı ön tampon, ızgara ve LED farlar dikkat çekiyor. Kardeş model Golf'de olduğu gibi Leonda LED farlarıyla çok daha iyi bir görüş sunuyor. Arka kısımda ise önde olduğu gibi LED stoplara yer verilmiş. Büyütülmüş stoplar sayesinde en zor koşullarda bile Leon

arkadan gelenler tarafından rahatlıkla görülebiliyor.

YENİLİK DETAYLARDA

İç mekana geçildiğinde ise ana hatların bu alanda da korunduğu fark ediliyor. Ancak detaylardaki farklılıklar göze çarpıyor. Son zamanların popüler sistemi kablosuz şarj teknolojisi Leon'da vitesin önündeki gözde yer alıyor. Geniş tasarlanan bu alanda telefonlar kısa sürede şarj edilebiliyor. Ayrıca bu alanda

USB girişlerine de yer verilmiş. Orta konsolun merkezinde ise 8 inçlik dokunmatik ekran yer alıyor. Hem IOS hem de Android telefonlarla uyumlu çalışan ekran araçla ilgili ayarların yapılmasına olanak tanıyor. Ayrıca artık Leon çok daha güçlü sinyal alabilmesi sayesinde GPS sistemini daha verimli kullanabiliyor.

Daha önceki modellerde mekanik olan el freni ise makyajlı modelde yerini elektronik park frenine

bırakmış.

Daha önceki modelde olduğu gibi Leon'da yine tüketicilere farklı donanım alternatifleri sunulacak. Araçta Style, FR ve Xcellence isimli 3 paket sunulacak. Giriş seviyesi olan Style'da 16 inçlik alüminyum alaşımlı jantlar, LED Gündüz Sürüş farları, elektrikli park freni, otomatik klima gibi günlük yaşamda gereksinim duyulan tüm özellikler ile yedi havayastığı, XDS ve arka park sensörü gibi güvenlik sistemlerini de sunuyor.

FR donanımı ise bunlara ek olarak 17 inçlik alüminyum alaşımlı jantlar, sunroof, full LED farlar, 8 inçlik bilgi-eğlence ekranı ve ön park sensörleri sunuyor.

Leon ile satışa sunulan yeni donanım paketi ise serinin konfor özellikli donanımı olan Xcellence. Bu pakette krom tasarımlı ön ızgara, yeni ön ve arka tamponlar, krom yan cam çerçeveler ve 17 inçlik alüminyum alaşımlı jantlarıyla farklılaşıyor. Paket aynı zamanda full LED ön farlar, ön-arka park sensörleri, KESSY anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi, geri görüş kamerası, sunroof ve 8 inç bilgi-eğlence ekranı da içeriyor.

ZENGİN MOTOR SEÇENEĞİ

Leon'da yine benzinli ve dizel motorlar sunulacak. Araçtaki motorların tümünde turbo beslemeye yer verilirken benzinli güç ünitelerinde başlangıç versiyonu 110 HP üretirken üst model 150 HP güç üretecek. 1.0, 1.2 ve 1.4 TSI motorlardan oluşan benzinli güç ünitelerine 1.6 litrelik 115 HP güç üreten dizel motor eşlik edecek. TDI motor hem manuel hem de DSG ile alınabilirken benzinli motorlarda DSG otomatik vites kutusu versiyona bağlı olarak sunulacak.

İspanya Barcelona'da yapılan etkinlikte kullanma fırsatı bulduğum Leon daha dinamik yüzüyle ilk anda dikkatimi çekti. Aracın tasarımındaki dinamizmin iç mekanda da devam etmesi



sayesinde yola çıkıldığında aracın önceki modellerinde eleştiri alan yönlerinin elden geçirildiğini anlıyorsunuz. Özellikle sessizlik konusunda büyük çalışmalar yapıldığı Leon'da rüzgar ve yol gürültüsü sürücü kapısı hariç iç mekana neredeyse hiç yansımıyor.

Zaten kendisini kanıtlamış olan ACT silindir deaktivasyon özellikli 1.4 TSI 150 HP DSG versiyonunu kullandığım otomobilde otoyolda sakin kullanımlarda 2 silindirin devre dışı kalarak tüketimi düşürmesi sonucu ortalama tüketim bir hayli aşağı çekiliyor. Ancak ne yazık ki bu kadar keyif veren bir kombinasyona sahip olduğum için ben Leon ile ekonomi yapmakta zorlandım ve 100 km'de ortalama 7.5 litrelik tüketime ulaştım.

TEKNİK VERİLER	SEAT LEON
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Benzin
Motor hacmi	1395 cc
Maksimum güç	150 HP-5000 d/d
Maksimum tork	250 Nm- 1500 d/d
Son hız	215 km/s
0-100 km/s hızlanma	8 sn
Tüketim (fab. ver.)	4.4/4.9/5.8 lt/100 km
FİYAT	AÇIKLANMADI

SONUÇ

Seat Leon sadece ülkemizde değil pek çok pazarda en çok tercih edilen modellerin başında yer alıyor. Aracın dinamizmi sayesinde farklı yaş gruplarından pek çok tüketici modeli tercih ediyor. Konfor arayanlara ise bugüne kadar çok hitap edemeyen model geliştirilen gürültü seviyesi ve yeni donanım paketi sayesinde bu eksikliğinden de kurtulmuş. Eğer araç iddialı bir fiyat etiketi ile de gelirse o zaman sınıfında en çok tercih edilen model olması işten bile değil.



LÜKS SINIFTA EZBER BOZACAK



YENİ VOLVO S90 EN BAŞTAN KENDİNİ FARKLI BİR YERE KONUMLANDIRABİLECEK BİR ARAÇ. BAŞARILI TASARIMI İLE DİĞER RAKİPLERİNE KORKU SALAN S90, İÇ MEKAN KALİTESİ İLE DE DİKKAT ÇEKİYOR.

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR BURAK İNÖZÜ

Mercedes ve BMW'nin üst düzey liderliğine göz diken Volvo, S90 ile hem tasarımı hem teknolojiyi bir araya getiriyor. Volvo S90'ın giriş modelinde 2 litre hacimli ve turbolu 235 HP güç ile 480 Nm tork güç üreten bir motor yer alıyor. 8 ileri otomatik şanzımanla donatılan Volvo S90 0-100 km/s hızlanmasını 7.3 saniyede tamamlarken, maksimum 245 km/s'ye ulaşabiliyor. Bu değerler bile aracın sadece konforlu bir sedan değil aynı zamanda sportif bir model olduğunu ortaya koyuyor.

Aracın büyük gövdesine kıyasla yol tutuşu da dört tekerlekten çekiş sistemi sayesinde çok başarılı. Ağır ve büyük gövdesine rağmen araç virajlarda oldukça atak bir karaktere sahip. Elektrikli direksiyon sistemi de kullanım esnasında keyif veriyor.

Hız arttıkça iç mekana gürültü yansımaması sayesinde uzun yol kullanımlarında bir sıkıntı yaşanmıyor. Güvenlik testinden oldukça başarılı olan S90 dünyada ilk olan, büyük hayvan algılama teknolojisini City Safety - şehirde güvenlik sistemine de sahip.

Aracın iç mekanında pek çok noktada kaliteye verilen önemi görüyorsunuz. Örneğin Bowers & Wilkins ses sistemiyle benzersiz bir deneyim yaşıyorsunuz.

2941 mm'lik dingil mesafesi sayesinde hem önde hem de arkadaki yaşam alanı çok geniş. 5 kişi iç mekanda çok rahat yolculuk ediyor. S90'ın tasarımı öncü modellere kıyasla bir hayli değiştirilmiş. Her ne kadar araç lüks bir sedan olsa da özellikle ön kısmı ile sportif tatlara eklenerek motorun dinamizmi dışarı yansıtılmış.

TEKNİK VERİLER	VOLVO S90
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/ Dizel
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2
Motor hacmi	1969 cc
Maksimum güç	235 HP-4000 d/d
Maksimum tork	480 Nm-2000 d/d
Son hız	240 km/s
0-100 km/s hızlanma	7.3 sn
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	Dört tekerlekten çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk
Lastikler	225/45 R18
Depo kapasitesi	60 lt
Bagaj hacmi	500 lt
Ağırlık	1892 kg
Tüketim (fab. ver.)	4.8/4.3/5.7 lt/100 km
Uzunluk	4963 mm
Genişlik	1879 mm
Yükseklik	1443 mm
Aks mesafesi	2941 mm
FİYAT	295.000 TL

OTO STİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	7.2
0-400 m (sn)	13.1
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.3
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.6
Gürültü 100 km/s (dB)	66
Test tüketimi (lt/100 km)	8.2
Menzil (km)	731

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		
Zeynep Uluşahin		

SONUÇ

Volvo S90 gördüğüm en karizmatik otomobillerden biri. Otoparkta olduğu her dakika kullanmak istediklerimden biri oldu. Volvo S90'ı kullanmak inanılmaz bir keyif veriyor. Elbette büyük gövdesi nedeniyle dar sokaklar hariç.



Yeni Yılda Yeni P10SE



Yeni **reeder P10SE**
akıllı telefon **3GB RAM**
hızı ve cazip fiyatı ile
Yılbaşı Hediyeğiniz
olmayı bekliyor!

Mutlu Yıllar





TARZ OLMANIN UYGUN YOLU



DİKKAT ÇEKMEK HERKESİN İSTEDİĞİ ANCAK HER ZAMAN DİLLENDİRMEYİĞİ BİR ŞEYDİR. KİMİSİ BUNU GİYİMİYLE YAPAR, KİMİSİ OTOMOBİLİYLE. ANCAK DİKKAT ÇEKEN ARAÇLARIN FİYATLARI GENELLİKLE YÜKSEK OLUR. BİZ DE BU NEDENLE UYGUN FİYATA TARZ SAHİBİ OLMAYI SAĞLAYAN BU İKİ MODELİ KARŞI KARŞIYA GETİRDİK.

YAZI MERT DURAN FOTOĞRAFLAR BURAK İNÖZÜ

Gerçekçi olalım kim yolda tüm bakışları üstüne çekmeyi istemez ki. Evet böylesi bir durumda nazar değer korkusu olabilir ancak yine de herkes ben burdayım demeden orda olduğunun bilinmesini ister. Bunu gerçekleştirmek için genellikle yüksek bedelli bir spor otomobil sahibi olmak gerekir. Ancak neyse ki günümüzde bunu çok daha düşük bütçeyle de yapabileceğiniz modeller var.

Örneğin smart forfour ilk nesliyle birlikte dikkat çekmeyi kullanıcısına garanti eden bir otomobil oldu. Şimdiki ikinci nesilde de durum farklı değil. Tıpkı ilk nesli gibi iki renkli gövdesinin etkisiyle smart ister tek isterse çift kapılı olsun dikkat çekmenin tüm dünyada garantili yolu.

smart forfour Tridion güvenlik kafesinin farklı renge sahip olması sayesinde ilk anda dikkat çekiyor. Buna bir de gülen yüzü anımsatan ön kısım

eklenince araç göze hoş geliyor. Arka kısımdaki daha sade çizgiler ise aracın bu alanda daha ağırbaşlı görünmesini sağlıyor.

Citroen C4 Cactus ise ona kıyasla biraz daha şanssız. Çünkü modelin dikkat çekmesi için canlı renkler bir zorunluluk. Fotoğraflardaki gibi beyaz örnekler ne yazık ki çok iddialı olamıyor. Ancak Cactus modelinin sahip olduğu kapılardaki Air Bump'lar da başlı başına bir stil ikonu. Her

ne kadar bu eklentilerin işlevselliği tartışılır olsa da konu dikkat çekmekse işe yaradığı kesin.

Cactus'un çekik gözlü yapısı ise onun bir Fransız olduğunu ilk anda anlamayı zorlaştırıyor. Sade olmasına rağmen dikkat çekici olan otomobilin arka kısmında kapılardaki koruyucuların devamlı gibi duran eklentilerle bütünlük oluşturulmuş.

İki modelin tasarımlarında bir başka farklılıkta Cactus'un arazi araçlarını andıran yapısı. Araçta sunulan tavan raylarının da etkisiyle

arazi araçlarına göndermeler yapan kimlik onun güçlü görünmesine önemli katkı sağlamış.

SIRADIŞI İÇ MEKANLAR

Her iki modelin iç mekanında da dış tasarımdaki farklılık devam ettirilmiş. Ancak burada smart'ın platform kardeşi Renault Twingo'dan izler görülmesini pek beğenmedim. Citroen Cactus'ün iç mekanında da ortak parçalar kullanılmasına rağmen ortaya çıkan sonuç daha başarılı.

Boyutlarına baktığımızda smart'ın oldukça küçük bir otomobil olmasına rağmen kısa tampon-tekerlek mesafesi sayesinde çok iyi kullanılan bir dingil açıklığı var. Bu sayede özellikle arka kısımdaki yaşam alanı sizi şaşırtıyor. Elbette bagaj kapasitesi çok fazla değil ancak şehir içinde yeterli.

Cactus ise daha fazla yükleme alanı sunmasına rağmen daha dar bir iç mekana sahip. Aracın koltuklarının kaba tasarımlarının bu darlıkta payı büyük. Citroen tasarımcılarının neden böyle büyük koltuk kullandıklarını anlamak güç.

MOTORLARDA CITROEN ÖNDE

Cactus'ün motor yelpazesi rakibine kıyasla daha zengin. Araçta benzinli ve dizel motor alternatifleri bulmak mümkün. Ayrıca isteyen tüketicilere firma manuel ve otomatik şanzıman arasından seçim yapma fırsatı da sunuyor.

smart ise tüketicilere 800 veya 900 cc hacmindeki kendi gibi küçük iki motor seçeneği sunuyor. Sadece twinamic otomatik vites kutusu ile kombine edilen motorlar alışılmışın aksine önde değil, arkada yer alıyor.

Her iki modelin de donanımları beklentileri karşılama konusunda yeterli denilebilir. Elbette şerit takip

TEKNİK VERİLER	CITROEN C4 CACTUS	SMART FORFOUR
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/3/Benzin	Sıralı/3/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine	Arkada enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	12/2	12/2
Motor hacmi	1199 cc	999 cc
Maksimum güç	82 HP-5750 d/d	71 HP-6000 d/d
Maksimum tork	118 Nm-2750 d/d	91 Nm-2850 d/d
Son hız	173 km/s	151 km/s
0-100 km/s hızlanma	15.0 sn	16.9 sn
Şanzıman	5 ileri otomatikleştirilmiş	5 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekiş	Arkadan itiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/kampana	Hava kanallı disk/kampana
Lastikler	205/50 R17	Ön 165/65 R16 Arka 185/60 R16
Depo kapasitesi	50 lt	35 lt
Bagaj hacmi	358 lt	185 lt
Ağırlık	975 kg	930 kg
Tüketim (fab. ver.)	3.9/4.3/5.1 lt/100 km	3.6/4.2/5.0 lt/100 km
Uzunluk	4157 mm	3495 mm
Genişlik	1729 mm	1665 mm
Yükseklik	1540 mm	1554 mm
Aks mesafesi	2595 mm	2494 mm
FİYAT	78.700 TL	64.300 TL

asistanı, otomatik park sistemi gibi bazı teknolojik yardımcılar sizin için önemli değilse. Daha çok şehir içi kullanımları hedeflenerek minimal tutulan donanım paketlerinde en gerekli olan tüm kalemlere yer verilmiş.

Araçların fiyatları da bu sayede nispeten uygun kalabilmiş. Nispeten diyorum çünkü aslında bu araçların fiyatlarına günümüzde çok daha konforlu ve donanımlı kompakt araçlar bulmak mümkün. Ancak elbette o kompakt modeller böylesine etkileyici görünmeyecektir.

C4 Cactus 70 bin TL'den başlayan fiyat etiketine sahipken en üst versiyon için 90 bin TL istiyor. smart ise 64.300 TL ve 67.100 TL'lik fiyat etiketine sahip. Ancak smart'ta opsiyonel donanımlarla bu fiyat etiketini daha da yukarı çekmek mümkün.

TEKNİK VERİLER	CITROEN C4 CACTUS	SMART FORFOUR
0-100 km/s hızlanma (sn)	15.8	17.2
0-400 m (sn)	23.1	--
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.1	37.5
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.5	37.7
Gürültü 100 km/s (dB)	66	65
Test tüketimi (lt/100 km)	5.9	4.8
Menzil (km)	847	729

SONUÇ

Dikkat çekmek kimileri için çok önemlidir. Kendi stilini yansıtan otomobili bulamayanlar bu nedenle hep yarı klasik bir model satın alır. Ancak artık buna gerek kalmadı. Gerek Cactus gerekse smart bu konuda çok başarılı. Elbette eksikleri olsa da iki model günümüzdeki en tarz iki seçenek olarak dikkat çekiyor. Ben şahsen smart'ı beğensem de daha fazla yükleme alanı sunması ve daha fazla motor alternatifi olmasından ötürü Cactus'ü de düşünmeden edemiyorum.





BÖYLE BİR PROFESÖR GÖRDÜNÜZ MÜ?

EMRE KARA

HER ŞEY DAHİL

emre@otostil.com

twitter.com/emrekara_e

instagram/emrekara_e

Bir hukuk profesörü düşünün; öğrencileri için her yıl tiyatro salonu kapatan, derste onlara ansızın sürpriz yumurta dağıtan... Bahsi geçen isim Amerika'da bir profesör değil, içimizden biri. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Bahadır Erdem... Her yıl son sınıf öğrencilerini mezuniyet hediyesi olarak tiyatroya götürüyor ve bunu bir eğitim bursu olarak değerlendiriyor. Eğitim sektörü adına çok umut verici yaptıkları.

2013'te Bahadır Hoca'yı Twitter'dan araştırıp kendisiyle iletişim kurdum. Nişantaşı Erdem Hukuk Bürosu'ndaki ofisinde ağırladı beni. Hatta o zamanlar üniversite sosyal sorumluluk projem olarak bir dernekte kanserli çocuklar tarafından hazırlanan takvimleri dağıtıyordum. Bunu öğrenince derneğe kanserli çocuklar için büyük bir bağış yaparak elimdeki tüm takvimleri aldı; ofis çalışanlarına ve üniversitedeki öğrencilerine hediye etti. Elbette bunun gizli kalmasını rica etti benden. Ama üzerinden zaman geçtiği için kendisinin nasıl yüce gönüllü bir eğitimci olduğunu diğerlerine de örnek teşkil etmesi adına ifşa etmek istedim. Bugüne kadar pek çok öğretim üyesi olan İstanbul Üniversitesi'nin iz bırakan en fenomen hocası oldu anlayacağınız.

Bahadır Erdem'i yakından tanımak için @bbahadirerdem Twitter hesabından takip edebilirsiniz. 10.000'e yakın takipçisi var. Bir paylaşım yaptığında aldığı etkileşim sayısı ünlü isimlerinkini geçiyor.

İSTANBUL'UN SILA HASRETİ BİTTİ...

Sıla, Türk pop müziğinin son on yılda kazandığı şüphesiz en iyi müzisyenlerden bir tanesi. Uzun zamandır İstanbul'da sahne almadı. Nihayet 11 Kasım'da Volkswagen Arena sahnesinde yeniden sevenleriyle buluştu. Yenilediği imajıyla birbirinden şık üç kostüm giydi. İki saat boyunca canlı performans gerçekleştiren Sıla, ağırlıklı olarak yeni albümü "Mürekkap"ten ve önceki albümlerinden en sevilen şarkılarını seslendirdi. Bunun yanında Erol Evgin'le "Altın Düetler" albümünde seslendirdiği "Ateşle Oynama"da repertuvarında vardı. Konserin en çok alkış alan sürprizi Sıla şarkıyı söylerken Erol Evgin'in sahneye gelmesi oldu. Konserin biletleri kısa zamanda tükenince 30 Kasım'da Volkswagen Arena'da bir konser daha gerçekleşti.

BATUHAN ÇOK BAŞARILI BİR HEKİM...

Dişlerinize ilgili herhangi bir problem yaşıyorsanız harika bir tavsiyem olacak. Hemen AB Diş Polikliniği hekimi Batuhan Öz drama'dan bir randevu kapmaya çalışın. Ben, İstanbul Üniversitesi Diş Hekimliği bölümünden mezun olan Batuhan'ın güleryüzlü tavrını çok sevdim. Diğer diş hekimlerinin aksine çok zamanımı almadan tedavimi gerçekleştirdi. Muayene olurken hiç tedirgin hissetmedim ve acı duymadım. İşini ne kadar iyi bildiği, severek yaptığı belli.



KARARSIZ BIRAKIYOR



HYUNDAI’NİN ÜLKEMİZDE ÜRETTİĞİ EN KÜÇÜK MODELİ i10 MAKYAJLANMASIYLA ÇOK DAHA İDDİALİ BİR HALE GELDİ. ANCAK ARACIN YÜKSEK SATIŞ FİYATI NEDENİYLE AĞABEY i20 DAHA GİBİ DURUYOR.

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR BURAK İNÖZÜ

Küçük sınıf otomobiller özellikle İstanbul gibi trafikle boğuşan şehirler için adeta kurtarıcı gibidir. Dar alanda yüksek manevra kabiliyeti, küçük alanlara park edebilme ve sahip oldukları küçük motorlar çok önemli. i10 da böyle bir otomobil.

Kısa süre önce makyajlanarak daha da iddialı hale gelen otomobil bu haliyle çok şık görünüyor. Gerek önden gerekse arkadan aracın tasarımı için olumsuz konuşmak çok zor. Ancak benim aklıma soru işaretlerinin gelmesine neden olan tasarım değil; aracın satış fiyatı.

Test ettiğim 1.2 litrelik

benzinli motor ve 4 ileri otomatik şanzımana sahip olan i10 Elite Navi şu anda kampanyasız olarak 56.975 TL’lik fiyat etiketine sahip. Onun ağabeyi olan ve yine ülkemizde üretilen i20 ise 1.4 litrelik benzinli motor ve otomatik şanzımanla kampanyasız 55.600-62.100 TL arasında değişen fiyat etiketine sahip. Yani daha büyük ve güçlü motor, daha geniş yaşam alanı gibi artıları olan i20 ile i10 modelinin fiyat farkı gerçekten çok az. Elbette donanım farkları var ancak aralarında uçurum da yok. Bu nedenle ben şahsen bu aracı çok sevsem de iş satın almaya geldiğinde tercihim i20’den yana kullanırım.

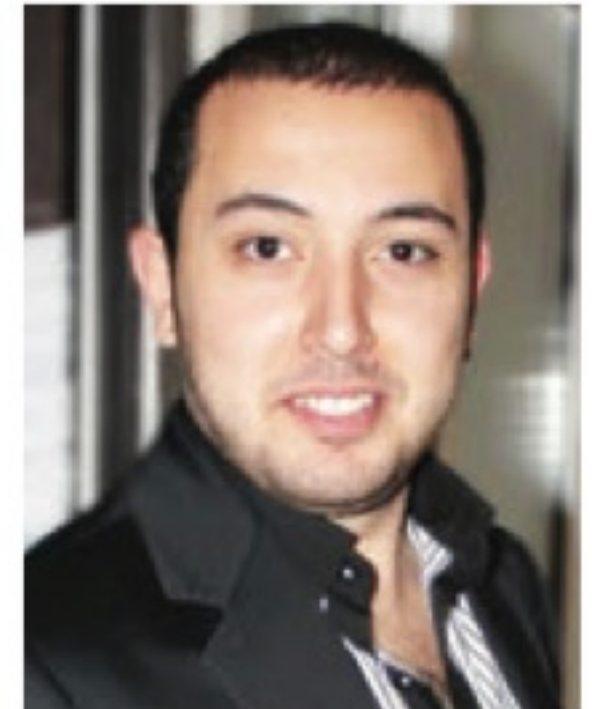
TEKNİK VERİLER	HYUNDAI i10 1.2 OTOMATİK
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2
Motor hacmi	1248 cc
Maksimum güç	87 HP-6000 d/d
Maksimum tork	120,6 Nm-4000 d/d
Son hız	163 km/s
0-100 km/s hızlanma	13.6 sn
Şanzıman	4 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk
Lastikler	185/55 R15
Depo kapasitesi	40 lt
Bagaj hacmi	250 lt
Ağırlık	1036 kg
Tüketim (fab. ver.)	5.0/5.9/7.4 lt/100 km
Uzunluk	3665 mm
Genişlik	1660 mm
Yükseklik	1500 mm
Aks mesafesi	2385 mm
FİYAT	54.200 TL

OTO STİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	13.9
0-400 m (sn)	23.4
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	41.1
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	41.4
Gürültü 100 km/s (dB)	68
Test tüketimi (lt/100 km)	7.2
Menzil (km)	556

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		
Zeynep Uluşahin		

SONUÇ

Hyundai i10 özellikle şehir içi için çok iyi bir seçenek. Aracın küçük gövdesine rağmen sundukları ve sahip oldukları kesinlikle onu tercih etmek için yeterli. Ancak modelin yine çok iyi bir model olan ağabeyi i20 ile az olan fiyat farkı ister istemez tercihlerin i20’ye yönelmesine neden oluyor.



KÜÇÜKLERİN BÜYÜK



DÜELLOSU



Küçük otomobiller artık öylesine başarılı ki kompakt sınıftaki ağabeylerinin ellerinden müşteri çalıp satış adetlerinde zirveye göz diker hale geldiler. Bu sınıfta Ford'dan Peugeot'ya, Hyundai'den Nissan'a kadar pek çok üreticinin modeli yer alıyor. Ancak araçların satış fiyatları ve satış adetlerinde arasında büyük uçurum var. Öyle ki karşılaştırmamıza konuk olan Renault Clio 10 ayda HB karoserle 17.521 adet satılırken rakibi VW Polo 10 ayda 21.501 adet plakalandırıldı. İki model toplamda (Clio SW dahil) 40 bin adetlik bir satışla binek otomobil pazarının neredeyse %8'ine sahip. Peki ama bu iki küçük sınıf üyesi neden bu kadar popüler? Hangisi rakibinin önünde yer alıyor? Avantajları neler? Bu ve daha fazlasını cevabını yazının devamında bulacaksınız.

CLIO YERLİ OLMASIYLA DAHA AVANTAJLI

Ülkemizde yerli olmak başlı başına bir avantaj sağlıyor. Bu nedenle Clio'nun en çok satılan modellerden olması sürpriz değil. Ancak tek başına bu elbette yeterli değil. Zengin motor gamı ve etkileyici tasarımı da Clio'nun elini güçlendiriyor. Kısa süre önce makyajlanan Clio şu anda dizel ve benzinli zengin bir motor gamı ile manuel veya EDC çift kavrama şanzıman seçenekleri ile ister binek isterse de filo kullanıcılarının tüm ihtiyaçlarına cevap verebiliyor. Aracın başlangıç fiyatı rakibi Polo ile benzer seviyede iken opsiyonel donanım ve aksesuar paketleri olarak ondan bir adım önde.

Polo ise güçlü marka imajı

KÜÇÜK SINIFIN EN ÇOK TERCİH EDİLEN İKİ MODELİ CLIO VE POLO ARASINDAKİ EZELİ REKABET HER GEÇEN GÜN DAHA DA ÇETİNLEŞİYOR. MAKYAJLANAN CLIO SATIŞ ADETLERİNDE GERİDE KALDIĞI POLO'YU ATEŞLİ MOTORUYLA YENEBİLECEK Mİ? SİZİN İÇİN ARAŞTIRDIK.

YAZI MERT DURAN FOTOĞRAFLAR BURAK İNÖZÜ

ile her zaman popüler bir otomobil olmayı başarıyor. Aracın 10-12 yıllık örnekleri bile ikinci elde hemen satılabilir. Genel olarak sorunsuz yapısının da etkisiyle Polo küçük sınıfta referans model olarak gösteriliyor. Bu nedenle de aracın en çok satılan model olması sürpriz değil. Motor konusunda rakibi Clio gibi zengin bir ürün gamına sahip olan model, manuel ve DSG çift kavramalı şanzıman alternatifini hem benzinli hem de dizel motorda sunuyor.

TASARIMLAR ÇOK FARKLI

Clio'nun tasarımında dinamik hatlara yer verilirken Polo daha ağırbaşlı bir görünüme sahip. Renault'nun yeni tasarım dilindeki agresif ve dikkat çekici kimlik vurgusunun iyi kullanıldığı Clio canlı renk alternatiflerinin de etkisiyle yolda bakışları topluyor. Polo ise adeta bir VW olduğunu bağırarcasına albenili olmayı başarıyor. Elit ve tabiri caizse daha oturaklı bir görünüm sergileyen Polo abartıdan kaçınmış.

RUH FARKI İÇ MEKANDA

Araçların dış tasarımlarındaki farklılık iç mekanlarına da yansımış. Dinamizmi hedefleyen Clio'nun iç mekanında teknoloji ön planda tutularak genç kullanıcılar hedeflenmiş. Test aracındaki gibi GT Line donanım paketi de alındığında ise iç mekanda yeni koltuklar, logolar ve direksiyonla viteste dikkat çekici detaylara sahip tasarıma yer verilmiş. Bu tasarım göze hoş geliyor ancak biraz fazla genç işi olduğu da bir gerçek.

Polo'nun iç mekanında ise yolcularına kalite hissi aşılanıyor. Aslında oldukça sade olan kokpit ağabeylerini andırdığı için bir VW kullanıcısı iç mekanı asla yadırgamıyor ve ergonomi sorunu ile karşılaşmıyor. Zaten Polo'nun bu bilinir iç mekanı ona büyük bir fonksiyonellik de katıyor. Araçtaki malzeme kalitesi ve işçilik ise oldukça başarılı ve birkaç yerdeki sert

plastik dışında bir üst sınıfla yarışır nitelikte. Polo'nun rakibinin önünde yer alan bir detayı da hem ferahlığı artıran hem de görsel olarak aracı albenili kılan sunroof'a sahip olması. Clio ne yazık ki bu aksesuarı sunmuyor.

Her iki aracın boyutları birbirine yakın olsa da dingil mesafesi konusunda Clio bir adım önde yer alıyor. Buna karşılık arkadaki yaşam alanı konusunda belirgin bir fark yok. Clio'nun dingil mesafesindeki üstünlüğü bagaj kapasitesinde kendisini belli ediyor ve Polo'dan 20 litre daha fazla hacim sağlıyor.

Küçük sınıf olmalarından ötürü iki modelde de arkada 3 kişinin yolculuk ettiği anlarda omuz mesafesi sınırlı kalıyor. Buna karşılık öndeki yaşam alanı genişliği çok başarılı.

MOTORLAR ZENGİN

Bu araçların son zamanlarda bu kadar popüler olmalarında kuşkusuz zengin motor seçeneklerinin etkisi büyük. Hem Clio hem de Polo motor konusunda sınıfının en zengin modelleri.

Clio'da baz seçenek 1.2 litrelik benzinli 75 HP'lik modelken dizel motor olarak araçta 1.5 litrelik 75 ve 90 HP güç üreten versiyonlar sunuluyor. Ayrıca bir de testimize konuk olan 1.2 litrelik motorun turbo destekli versiyonu sunuluyor.

Polo'da ise 1.0 litrelik 75 HP'lik versiyon giriş modelken karşılaştırmamıza dahil ettiğimiz 1.2 TSI motorlu model de 90 HP güç üretiyor. Dizel ürün gamında Polo'da



1.4 litrelik TDI motorun 75 ve 90 HP güç üreten seçenekleri yer alıyor.

Her iki modelin de motorları birbirine çok yakinken karşılaştırma konuklarımız olan 1.2 turbolu ünitelerde Clio'nun daha güçlü olduğu görülüyor. Rakibinden 30 HP gibi son derece fazla miktarda HP sunan Clio buna karşılık rakibinin DSG sisteminden daha yavaş çalışan EDC vites kutusu nedeniyle beklenen ataklığı sergileyemiyor. Clio ilk hızlanmalarda rakibinden önde yer alırken, Polo 7 ileri orana sahip olmasından ötürü ara hızlanmalarda rakibinden geri kalmıyor. Ayrıca şunu kabul etmek gerekir ki her ne kadar ilk örnekleri oldukça sorunlu olsa da DSG vites

kutusu bu üniteler içinde hala en iyisi.

Yol tutuş karakterleri açısından Clio daha sportif görünmesine karşılık rakibiyle benzer seviyedeki yol tutuş kabiliyetiyle bu disiplini geçiyor. Modelin donanımlı versiyonlarında sunulan 17 inçlik jant ve lastikler elbette avantaj sağlıyor ancak standart modellerde Polo karoserinin daha az yana yatmasıyla çok küçük bir farkla da olsa Clio'nun önünde yer alıyor. Konu direksiyon sistemleri olduğunda iki modelin farklı karakterleri daha iyi ortaya çıkıyor. Clio burada dinamik tasarımının etkilerini devam ettirip daha sportif ayarlara sahip olduğunu ortaya koyuyor. Polo ise daha konforlu sürüşler için





Polo'nun iç mekanında yolcularına kalite hissi aşılanıyor. Clio'nun iç mekanında teknoloji ön planda tutularak genç kullanıcılar hedeflenmiş.

SONUÇ

Bu iki model ülkemizdeki binek pazarının neredeyse %8'ini ellerinde bulunduruyorlar. Bu kadar çok talep görmelerinin sebebini ise onlarla yapılan sürüş sonunda daha iyi anlıyorsunuz. Her iki araç da geçekten kompakt sınıftaki kimi ağabeylerinden daha iyi araçlar. Clio tasarımıyla gençleri hedeflerken Polo konforuyla ön planda. Her iki modelin satış fiyatlarının benzer olması da iki model arasından seçim yapmaya bir hayli zorlaştırıyor.



ayarlanmış bir direksiyon sistemine sahip.

Araçların iç mekanlarına yansıyan rüzgar gürültüleri birbirine yakinken arkada oturanlar için Polo daha konforlu olmayı başarıyor. Polo'nun arka süspansiyonun vuruntusu iç mekana daha az yansıyor.

Fiyat etiketlerine baktığımızda Clio'nun 49.650 TL'den başladığını ve en üst donanım paketine sahip dizel motorlu modelde 76.100 TL'ye satıldığını görüyoruz.

Polo ise 48.300 TL'den başlayan ve 73.500 TL'ye uzanan fiyat etiketine sahip. Konuklarımız olan 1.2 lt turbo motor ve otomatik şanzımanlı araçlardan Clio ise 61.950 TL'ye, Polo ise 61.600 TL'ye alınabiliyor.

TEKNİK VERİLER	RENAULT CLIO	VW POLO
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Benzin	Sıralı/4/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2	16/2
Motor hacmi	1197 cc	1197 cc
Maksimum güç	120 HP-4900 d/d	90 HP-4800 d/d
Maksimum tork	190 Nm-2000 d/d	160 Nm-1400 d/d
Son hız	196 km/s	196 km/s
0-100 km/s hızlanma	9.4 sn	10.8 sn
Şanzıman	6 ileri EDC	7 ileri DSG
Aktarma	Önden çekiş	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/kampana	Hava Kanallı disk/disk
Lastikler	195/55 R16	185/60 R15
Depo kapasitesi	45 lt	45 lt
Bagaj hacmi	300 lt	280 lt
Ağırlık	1165 kg	1139 kg
Tüketim (fab. ver.)	4.4/5.2/6.6 lt/100 km	4.1/4.7/5.8 lt/100 km
Uzunluk	4062 mm	3972 mm
Genişlik	1732 mm	1682 mm
Yükseklik	1448 mm	1453 mm
Aks mesafesi	2589 mm	2470 mm
FİYAT	61.950 TL	61.600 TL

TEKNİK VERİLER	RENAULT CLIO	VW POLO
0-100 km/s hızlanma (sn)	9.8	11.0
0-400 m (sn)	17.2	19.9
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	39.0	39.7
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	39.4	40.0
Gürültü 100 km/s (dB)	66	65
Test tüketimi (lt/100 km)	6.6	6.1
Menzil (km)	682	738

Her iki aracın boyutları birbirine yakın olsa da dingil mesafesi konusunda Clio bir adım önde yer alıyor. Buna karşılık arkadaki yaşam alanı konusunda belirgin bir fark yok.



PUANLAMA	MAKSİMUM PUAN	RENAULT CLIO	VW POLO
Tasarım	10	8	8
İç mekan	10	7	8
Motor	10	9	7
Şanzıman	10	7	9
Performans	10	8	7
Yol tutuş	10	7	8
Fren	10	8	8
Tüketim	10	7	8
Donanım	10	7	7
Fiyat	10	7	7
Toplam	100	75	77
SONUÇ		2.	1.

BURSA'LI KRAL TACINI



ÜLKEMİZDE ÜRETİLEN VE KENDİSİNİ HEP ZİRVEDE GÖREN MEGANE SEDAN, DİZEL MOTORDAN YOKSUN JETTA KARŞISINDA TACINI KAPTIRMAMAYI BAŞARACAK MI?

YAZI MERT DURAN FOTOĞRAFLAR BURAK İNÖZÜ

Bazı modeller vardır adları bile başarı için yeterlidir. Tıpkı Renault Megane Sedan gibi. Bu araç satışa sunulduğu zaman – ki model adı değişse bile – her zaman en çok tercih edilen modellerden olacağı konusunda kimsenin aklında şüphe olmamasını sağlıyor.

Kısa bir süre önce yenilenen ve Renault'nun Bursa'daki fabrikasından pek çok ülkeye ihraç edilmeye başlanan Megane Sedan, zorlu sedan sınıfında kendisine rakip olarak VW Jetta'yı görüyor. Bugüne kadar bu iki model arasında

kıran kırana geçen rekabet, Jetta'nın dizel motorla ithal edilmesinin sona ermesinden sonra Renault lehine dönmüş olsa da şimdi de benzinli otomatik versiyonları ile hem binek hem de filo kullanıcıları arasında rekabete dahil oldu. Biz de bu iki aracın benzinli otomatik versiyonlarını sizin için karşılaştırdık.

TASARIMDA RENAULT ÜSTÜN

Renault Megane Sedan yeni satışa sunulmasının etkisiyle rakibi Jetta'dan çok daha dinamik ve genç görünüyor. Jetta elbette kötü bir tasarıma

sahip değil ancak artık tasarımının eskimeye başladığı da bir gerçek.

Renault'nun Talisman ve Megane HB modellerinin bir karışımı gibi duran tasarımında önde katlı motor kaputu, büyük farları ve ızgarası ile 18 inçlik jantların bile küçük görünmesini sağlayan geniş çamurlukları sayesinde şu anda satılmakta olan en sportif sedanlardan.

Jetta ise rakibine kıyasla çok daha sade hatlara sahip bir model. Önden arkaya araçta göze çarpan bir detay bulmak zor. Buna karşılık aracın tasarımı göze hiç de kötü gelmiyor. VW'nin marka tasarım felsefesinin çok başarılı şekilde uygulandığı Jetta, sade ancak şık bir otomobil. Passat modeline benzer çizgilerin kullanıldığı araçta bu sayede premium algısı oluşturulmuş.

İÇ MEKANLAR FERAH

Her iki aracında dış tasarımındaki farklılık iç mekanda da devam ediyor. Megane daha teknolojik bir iç mekanla sizi karşılarken Jetta daha konforlu bir yaşam alanına sahip.

Megane Sedan'ın orta konsolunda tabletvari ekran tüm ilgiyi üzerine çekiyor. Araçla ilgili tüm kumandaların yapılabildiği bu ekranda sürüş esnasında alışana kadar gözleri yoldan ayırmak gerekiyor. Ancak alışma sürecinden sonra bu ekranını kullanımı bir hayli kolaylaşıyor.

Jetta'nın orta konsolunda ise alışlagelmiş VW çizgilerindeki yapısıyla size hiç yabancılık çekirtmiyor. Kullanılan malzeme kalitesi ve işçilik rakibinden yer yer daha iyiye görünüş olarak ondan bir hayli sade.

KAPTIRACAK MI?



Bu tarz araçlar için bir hayli önemli olan yaşam alanı genişliği konusunda Megane rakibinden bir adım önde yer alıyor. 2711 mm'lik dingil mesafesinin etkisiyle iç mekanında 5 kişinin son derece rahat yolculuk etmesini sağlayan Megane önde oturanların boyu uzun olsa da sıkıntı yaşatmıyor. Jetta'nın iç mekanında da bir sorun olmamasına karşılık arka kısım rakibinden biraz daha dar. Özellikle omuz mesafesi konusunda Megane daha avantajlı. İki modelin arka koltuklarının yerleşimi nedeniyle de bu tarz bir fark olmuş. Megane daha yatık koltuk tasarımına sahip olduğu için daha avantajlı.

Bu tarz sedan araçların tercih sebebi olan bagaj alanı konusunda Jetta sadece rakibi değil, bu sınıftaki pek çok

modeli geride bırakmayı başarıyor. 510 litrelik yükleme alanı hem çok geniş hem de kullanışlı. Megane'ın 503 litrelik alanı da kullanışlı olsa da rakibi bu alanda çıta yüksekliğini belirliyor.

Bir süre önce yaşanan emisyon skandalı nedeniyle Jetta artık ülkemizde dizel motorla ithal edilmiyor. Bu nedenle de aracın satış adetlerinde bir gerileme söz konusu. Ancak buna rağmen kemikleşmiş bir tüketici grubu bulunan model hala en çok satılanlar listesinde kendisine yer buluyor.

Jetta şu anda ülkemizde 1.2 TSI 105 HP ve 1.4 TSI 125 ve 150 HP'lik 3 motor seçeneği ile ithal ediliyor. Bu 3 güç ünitesinde de DSG otomatik vites kutusu satın alınabiliyor. Şu anda bu araçta dizel motor olmasa da yeni yılla birlikte

dizel motorun tekrar satışa sunulması bekleniyor. Bu gerçekleştiğinde de rekabet yeni bir boyut kazanacak.

Renault Megane ise motor konusunda daha şanslı. 1.6 litrelik atmosferik benzinli ve 1.2 lt turbo benzinli alternatifleri bulunan otomobil dizel motor olarak da 1.5 litrelik ünite ile birlikte yeni 1.6 litrelik 130 HP güç üreten versiyonu sunuyor. 1.2 benzinli ve 1.5 dCi dizel motorlarda

Renault, EDC çift kavramalı şanzıman seçeneğini tüketicilere sunuyor.

Biz ise bu araçlar içinde benzinli otomatikleri seçtik. Son zamanlarda dizel motorlarda yaşanan sıkıntılar ve benzinli motorlardaki gelişmeler sayesinde dizel motorun pabucu artık dama atılmaya başlandı. Zaten yeni nesil benzinli motorların ortalama tüketim değerleri de dizel motorları kışkırtacak kadar düşük.



JETTA SADECE BENZİNLİ

Jetta 1.4 litrelik hacimden 125 HP güç üretirken Megane 1.2 litreden 130 HP güç elde ediyor. Her ne kadar Megane kağıt üzerinde daha güçlü olsa da büyük hacim sayesinde daha dengeli elde edilen güç ve tork ile 7 ileri DSG şanzıman sayesinde Jetta rakibinden performans olarak daha avantajlı. Her iki modelin de vites kutuları çift kavramalı ünitelerden oluşurken DSG kendisini ispatlamış bir ünite olmasıyla rakibinin önünde yer alıyor.

Her iki araçla yola çıktığımızda ise Megane'ın çok daha dinamik olduğunu görüyoruz. Sert ayarlı süspansiyonla uyum içinde çalışan direksiyon sisteminin de katkısıyla Megane zorlanmalarda bile rakibinden daha iyi yol tutuyor. Ayrıca süspansiyonu daha sessiz çalışması da iç mekandaki gürültü seviyesini düşürüyor.

Jetta daha konfor odaklı ayarlara sahip. Bu nedenle de düz yolda Megane'dan daha başarılı. Ancak bu konforlu yapı onu virajlarda daha güçsüz kılıyor. Aracın yana yatması rakibinden daha fazla.

Her iki aracın satış fiyatları sınıf ortalamaları içinde kalıp, birbirine yakın olsa da donanım seviyeleri farklı. Jetta 1.4 TSI DSG versiyonunda Renault'nun önünde yer alsa da donanımlı modellerde fiyatını rakibinden daha fazla artırıyor ve ondan 3 bin TL daha yüksek bedelle alınabiliyor.

SONUÇ

Bu iki otomobil şu anda satılmakta olan sedanlar içinde tartışmasız en iyilerden. Jetta dizel motor eksikliğine rağmen keyif veren motor-şanzıman kombinasyonu ile hala çokça tercih ediliyor. Megane Sedan ise zengin motor seçeneği, yerli olmanın getirdiği avantaj, şık tasarım gibi pek çok noktayla rakibinin az da olsa önünde yer alıyor. Eğer Jetta tekrar dizel motora kavuşursa o zaman bu rekabet çok daha çetinleşecektir.



TEKNİK VERİLER	RENAULT MEGANE SEDAN	VW JETTA
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Benzin	Sıralı/4 /Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2	16/2
Motor hacmi	1198 cc	1390 cc
Maksimum güç	130 HP-5500 d/d	125 HP-5000 d/d
Maksimum tork	205 Nm-2000 d/d	200 Nm-1400 d/d
Son hız	200 km/s	206 km/s
0-100 km/s hızlanma	10.9 sn	9.6 sn
Şanzıman	7 ileri EDC	7 ileri DSG
Aktarma	Önden çekiş	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk	Hava Kanallı disk/disk
Lastikler	205/55 R16	205/55 R16
Depo kapasitesi	49 lt	55 lt
Bagaj hacmi	503 lt	510 lt
Ağırlık	1390 kg	1362 kg
Tüketim (fab. ver.)	4.7/5.4/6.8 lt/100 km	4.3/5.0/6.1 lt/100 km
Uzunluk	4632 mm	4659 mm
Genişlik	1814 mm	1778 mm
Yükseklik	1443 mm	1482 mm
Aks mesafesi	2711 mm	2651 mm
FİYAT	81.400 TL	80.700 TL

OTOSTİL TEST VERİLERİ	RENAULT MEGANE SEDAN	VW JETTA
0-100 km/s hızlanma (sn)	11.1	9.9
0-400 m (sn)	19.8	17.4
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	39.2	39.8
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	39.4	40.1
Gürültü 100 km/s (dB)	65	66
Test tüketimi (lt/100 km)	6.0	6.3
Menzil (km)	817	873



PUANLAMA	MAKSİMUM PUAN	MEGANE SEDAN	VW JETTA
Tasarım	10	9	8
İç mekan	10	8	7
Motor	10	7	8
Şanzıman	10	8	9
Performans	10	7	9
Yol tutuş	10	8	7
Fren	10	8	7
Tüketim	10	8	7
Donanım	10	7	7
Fiyat	10	7	7
Toplam	100	77	76
Sonuç		1.	2.

KIŞ LASTİĞİ REHBERİ

KIŞ LASTİĞİ NEDİR? NE İŞE YARAR?

Ülkemizde olduğu gibi tüm dünyada da trafik kazalarının sebepleri arasında olumsuz hava ve buna bağlı yol koşulları üst sıralarda bulunuyor. Toplam trafik güvenliği kavramı, trafikteki tek bir yanlış lastik sahibi aracın tüm trafiğe neden olduğu risk ile anlam kazanıyor. Bu nedenle kışın kış lastiği, yazın ise yaz lastiğinin kullanılması büyük önem taşıyor. Kış lastikleri, ortalama hava sıcaklıklarının +7 derece altına inmeye başladığı günlerden itibaren kullanılmaya başlanır.

Otomobilimizi 100.000 km kullandığımızı varsayarsak 2 takım yaz lastiği ile bu 100.000 km mesafeyi almak yerine; 1 takım yaz lastiği 1 takım da kış lastiği ile hem yaz şartlarında maksimum performans elde ederek hem de kış şartlarında üst düzey güvenlik sağlayarak lastiklerimizi kullanmış oluruz.

KIŞ LASTİĞİ NEDEN ÖNEMLİ?

Bilinçli tüketiciler “güvenlik” konusunu artık daha fazla önemsemeye başladı. Çünkü kış lastikleri sahip oldukları özel hamur, sırt deseni, ve omuz blok yapısı sayesinde özellikle

düşük hava sıcaklıklarında dahi ıslak, karlı ve kuru zeminlerde üstün yol tutuşu ile güvenli sürüş sağlıyor. Mevsimine uygun lastik kullanmanın yakıt tasarrufu dahil lastik kilometre performansını da artırdığı unutulmamalı. Eminiz ki, bilinçli sürücüler artık bu noktada mevsiminde doğru lastiği kullanmanın önemini ve değerini anlamaya başladı.

SEÇİMDE NELERE DİKKAT EDİLMELİ?

Lastik seçerken doğru lastiği belirlemek çok önemli. Bunun için ilk yapılması gereken aracın orijinal ebadı üzerine yoğunlaşmak olmalı. Eğer araç için ebat değişikliği yapılacaksa, mutlaka araç üreticisinin önerdiği ebatlar dikkate alınmalı. Doğru ebat belirlendikten sonra mevsimine, kullanım alan ve alışkanlığına göre seçim yapılmalı. Ayrıca lastik seçerken maliyetleri her zaman uzun vadeli düşünmek önem taşıyor. Fiyat olarak kısa vadede uygun görünen bir lastik uzun vadede güvenlik, performans, uzun ömür ve yakıt tasarrufu gibi farklı segmentlerdeki kriterler dikkate alındığında daha farklı sonuçlar çıkartabilir.

KIŞ LASTİKLERİ ARTIK LÜKS DEĞİL İHTİYAÇ. PEKİ AMA BU LASTİKLER NEDİR? YAZ LASTİKLERİNDEN NE FARKI VAR? YAZ LASTİKLERİ İLE ARASINDA FİYAT FARKI VAR MI? İŞTE KIŞ LASTİKLERİ İLE MERAK ETTİKLERİNİZ.





Bunları unutmayın

- Yaz lastiklerinin yere temas eden yüzeyi +7 dereceden itibaren sertleşir. Bu nedenle ıslak ve soğuk yolda yeterli kavrama sağlamaz. Kış lastikleri ise yapılarındaki doğal kauçuk ve silika karışımı sayesinde düşük ısılarda daha yüksek randıman verir.
- Kışın yaz lastikleri ile fren mesafesi uzar, virajda ise yerle teması çok iyi olmayan bir araç merkezkaç kuvvetinin etkisi ile daha fazla dışarıya doğru savrulur, araçlarda önden veya arkadan kaymalar artar. Bu nedenle, kış lastiği kullanılması sürücü ve sürüş güvenliği açısından büyük önem taşır.
- Karla kaplı bir zeminde 50 km/s süratte standart lastik ile fren mesafesi 43 metre iken kış lastiği ile bu mesafe 35 metreye düşer. Aradaki 8 metrelik fark ciddi kazaların önlenmesi anlamına geliyor.
- Kış lastiklerinin blok desenlerinin üzerinde bulunan derin yivler, lastiğin adeta yere yapışmasını sağlayarak ekstra bir tutunma sağlar.
- Kış sezonunda her zaman 4 lastiğiniz de kış lastiği olmalıdır. Kış lastikleri Ekim ile Nisan ayları arasında kullanılabilir.
- Kış lastiği adı gibi kışın kullanılan lastiktir, yani sadece kar lastiği değildir. Bu yüzden araca takılması için karın yağmasını beklememek gerekir.

- Kış lastiklerinin üstün tutunma ve kavrama özellikleri, sadece karda veya buzda değil, ısıнын +7 dereceye düştüğü tüm hava ve yol şartlarında gereklidir.
- Kış lastiklerinin üzerindeki M+S işaretinin yanı sıra otomobil, SUV ve arazi araçları için "Dağ üzerinde kar tanesi" sembolü de kış koşullarında ideal güvenliği işaret eder.





KIŞ LASTİĞİ ŞART

ARTIK KIŞ KENDİNİ İYİDEN İYİYE GÖSTERDİ. YOLLARDA GÜVENLE İLERLEMEK İÇİN KIŞ LASTİĞİ ŞART. HER NE KADAR BİNEK OTOMOBİLLER İÇİN ŞU ANDA KIŞ LASTİĞİ ZORUNLU OLMASA DA YETKİLİLER KISA SÜRE İÇİNDE YASAYLA BU DURUMUN DEĞİŞMESİNİ BEKLİYOR. BİZ DE KIŞ LASTİĞİ İLE İLGİLİ MERAK EDİLENLERİ CONTINENTAL TÜRKİYE PAZARLAMA İLETİŞİM MÜDÜRÜ HANDAN GÜRSOY'A SORDUK.

O TOSTİL: Handan Hanım kış lastiği nedir? Yaz lastiği ile arasındaki fark neler?
HANDAN GÜRSOY: Kış lastiği hava sıcaklıklarının +7 derecenin altına indiği ve eksi değerlerde dahi esnekliğini koruyan bir yapıya sahip özel bileşenli bir lastik türüdür. Hamur yapısı ve derin kılcal yarıklara sahip desen yapısı ile ıslak, karlı ve buzlu zeminlerde yaz lastiklerine kıyasla çok daha iyi tutunma sunar. Yaz lastiği ile arasındaki en önemli fark da bu esnek hamur yapısını sağlayan silika karışımı ve özel desen yapısıdır.

Ayrıca bu konuda bazı yanlış bilinen detayları da aktarmalıyım. Örneğin ülkemizde bilinenin aksine kar lastiği diye bir lastik türü yoktur, doğru ismi kış lastiğidir. Kış mevsimlerinde güvenli sürüş ve toplam trafik güvenliği için 4 lastiğin birden kış lastiği olması büyük önem taşıyor. Kış lastikleri, -30 - 35 derece soğuk havalarda dahi sertleşmeden görevlerini yapabilir. Kış lastikleri, yumuşak hamuru ile karlı, buzlu, ıslak yollarda dahi daha iyi kavramaya neden olan derin kılcal yarıkları üzerinde bulunan desenlere sahiptir. Kışın yağmurlu havalarda kış lastiği daha iyi sonuç verir, performans sunar.

OS: Kış lastiği denince akla kar geliyor. Bu tamamen yanlış bir düşünce değil mi?

HG: Kış lastiği kar lastiği değildir. Her ne kadar ana dili İngilizce olan ülkelerde “Snow Tire” olarak kullanılsa da kar lastiği diye teknik bir sınıf yoktur. Özellikle İskandinav ülkelerinde üzerine çivi takılan lastikler kısmen böyle adlandırıldığı için karışıklık yaşanabiliyor. Her durumda kış lastiği yerine kar lastiği demek doğru değil. Yanlışlıkla dahi kullanıldığında, lastiğin yalnızca kar üzerinde kullanılabildiği veya kar lastiği algısından ötürü zincir takılmasına gerek kalmayacağı gibi güvenli sürüşü riske atacak düşünceler oluşabilir.

Özellikle düşük fiyatlı, Uzakdoğu markalarının kar üzerinde son derece başarılı sonuçlar verebilen ancak kış mevsiminin kuru, ıslak ve buzlu gibi diğer yol koşullarında son derece zayıf performans sunan lastikler de maalesef bu söylemi tetikleyebiliyor.

OS: Kış lastiği zorunlu mu? Zorunlu olmasını bekliyor musunuz?

HG: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 2012’de yürürlüğe giren “Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Usuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelik”e göre, kış şartlarına uygun olmayan, kış lastiği takılmamış araçların yola devam etmelerine izin verilmeyeceği belirtiliyor. 1 Aralık tarihinde takılan kış lastiklerini de 1 Nisan tarihinde çıkarmanız gerekiyor. Hava durumuna bağlı olarak bu tarih Bakanlık tarafından uzatılabilir. Kış lastiği kullanmayanlar için para cezasının yanı sıra ceza puanı yaptırımı da uygulanıyor.

Continental olarak, sürüş güvenliğini ve trafiği “toplam trafik güvenliği” kavramı üzerinden açıklıyoruz. Trafikteki tek bir yanlış lastik sahibi aracın tüm trafiğe neden olduğu risk aslında bizim kendi içimizde toplam trafik güvenliği diye tabir ettiğimiz kavrama işaret ediyor. Kış lastiklerinin takılı olduğu aracınız ile karla kaplı bir zeminde 50 km/s hızla giderken 35 metrede durabilirken, standart bir lastikte bu fren mesafesini 8 metre artırabilirsiniz. Buzlu bir zeminde ise 30 km/s süratte standart bir lastik ile fren mesafesiniz 68 metre iken kış lastiği ile bu mesafeyi 57 metreye kadar düşürebilirsiniz. Tam da bu sebeple kış lastiği kullanımının sadece ticari araç değil, tüm sürücülerin özen göstermesi



gerektiği bir konu olduğunu düşünüyoruz.

OS: Kış lastiğini dört adet almak yerine çekişin olduğu iki lastiğimize alabilir miyiz?

HG: Bunun son derece yanlış olacağını düşünüyoruz çünkü sürüş sırasında aracın nereden (önden veya arkadan) kaymaya başlayacağını bilme şansımız bulunmuyor. Sürat, yük, viraj, fren, gaz gibi farklı nedenlerden kaynaklanabilecek kaymalar sırasında 4 lastiğin birden tutunmasına ihtiyaç vardır. Tabii, profesyonel bir pilot değil veya zevk için aracınızı kaydırarak (drift) kullanma amacınız yok ise.

OS: Kış lastiği alımında tüketicilere yaz lastiklerini saklama gibi hizmetler veriyor musunuz?

HG: Daha güvenli trafik mottosu ile hareket eden bir firma olarak “mevsimine uygun lastik” kullanılması da üzerinde önemle ve hassasiyetle durduğumuz bir konudur. Continental olarak yaz mevsiminde yaz, kış mevsiminde kış lastiği kullanılmasını hem güvenlik hem de sürüş konforu açısından son derece önemli görüyoruz. Araç kullanıcılarının lastik saklayacak yer konusunda yaşayabilecekleri sıkıntıyı da, yetkili satıcılarımızda sunduğumuz lastik saklama hizmeti ile gidermeye büyük önem gösteriyoruz.

Bu hizmeti veren Continental yetkili satıcılarımız, lastikleri saklamadan önce gerekli analizleri yaparak bir sonraki kullanım dönemi için tüketicilerini bilgilendiriyor. Daha sonra biri araç sahibinde diğeri ise özel paketlenmiş olarak lastiklerin üzerinde kalacak şekilde araç sahiplerinin ismine özel lastik saklama etiketleri oluşturuluyor ve bir sonraki dönemde teslim edilmek üzere güvenli saklanıyor. Lastiklerinin son durumlarıyla ilgili detaylı bilgiye sahip olan tüketiciler üst seviyede montaj hizmeti de alabiliyor.

OS: Kış lastiği satın alırken nelere dikkat etmek gerekir?

HG: Kriterleri şöyle sıralayabiliriz; kış lastiği seçerken, mutlaka araç üreticisinin önerdiği lastik ölçüsü kullanılmalı. Bu bilgiler, kullanıcı el kitabında veya araç üzerinde (genellikle ön kapı iç tarafı) yazar. Aracın yetkili servisleri de bu konu ile ilgili bilgi verebilir. Lastiğin sadece karlı zeminde değil, buzlu, ıslak ve kuru zeminde frenleme ve çekiş değerlerine dikkat etmek gerekir. Seçilen kış lastiğinin üzerinde M+S etiketinin yanı sıra Dağda Kar Kristali olarak da tabir edilen işaretin aranması gerekir. Seçilecek kış lastiği, yaşanılan bölgeye ve coğrafyaya göre değişiklik gösterebilir. İklim ve yol koşulları dikkate alınarak lastik seçimi yapılması büyük önem taşıyor. Kış lastiğinin üretim yılı kontrol edilmeli. Son 5 yıl içerisinde üretilmiş olan lastikler tercih edilmeli. Güvenli sürüşe ek olarak yakıt tasarrufu ve uzun ömürlü kullanım için kış lastiği seçilmeli.

OS: Kaplama lastik ticari araçlarda kullanılıyor. Ama bu tip bir uygulamanın güvenliği nedir?

HG: Sektörümüzde, bu konuda Motorlu Taşıtlar ve Römorklarının Kaplanmış Havalı Lastikleri İmalatı Uygulamasıyla ilgili Yönetmelik ile oluşturulmuş olan güvenli kaplama lastik standardını ifade eden, UN/ECE R 108 ve R-109 regülasyonu uygulanıyor. Buna göre kaplama lastiklerin bakanlıkça denetlenerek sertifikalandırılan tesislerde kaplanmış olması gerekiyor. Bu kriterler doğrultusunda ihmal edilmeden, teknolojik olmayan yöntemlerle kaplamanın yapılmaması gerektiğini söyleyebiliriz.

Bu anlamda, ECE109R kalite standardı uygunluk belgesi sahibi kaplama hizmeti veren kaplama bayi sayısının artması gerekiyor. Aynı zamanda tüm kaplamacılarda kapasite kullanım oranı da düşük düzeylerde. Biz, Continental olarak hem lastiğe sağladığı

ikinci ömür, hem de doğru yöntemlerle yapıldığında çevre dostu oluşundan ötürü kaplanabilirlik ve kaplama kullanım oranlarının artması gerektiğini düşünüyoruz. Kaliteli lastik ve karkaslarının sahip olduğu değer kullanıcısına ikinci ömür sunmaya hazır olduğu anlamına gelir. Continental lastikleri gibi kaplanabilir bu tür ürünler, daha düşük kilometre maliyeti sağlayarak hem ekonomiye hem de çevreye olumlu katkı sağlar.

OS: Continental’in lastik kaplama ile ilgili bir çalışması var mı?

HG: Continental AG olarak bu konudaki hizmetlerimizden biri ContiLifeCycle’den bahsedebilirim. Hanover’da geçtiğimiz yılın sonunda açılışını yaptığımız fabrikamız, en son “Tire Technology” dergisi tarafından “yılın en iyi inovasyonu” ödülüne layık görüldü. ContiLifeCycle tesisimizde otobüs ve kamyon lastiklerinin kaplanmasına yönelik teknolojik altyapı ve kauçuk geri dönüşümünü bir araya getirdik.

Continental olarak Türkiye’de de kaplama hizmeti veriyoruz. “ContiTread” sırt kauçuğumuz kaplama hizmeti veren bayilerimiz kanalı ile kaplanıp Continental kullanıcılarına lastiğin ikinci ömrünü kullanma imkanı veriyor. ContiTread sırt kauçuklarımızı Almanya’da yeni lastiklerimiz ile aynı desenlerde ve kalitede üretilip, kullanıcılarımıza satın aldıkları ürünün toplam sürüş maliyetini

düşürerek katma değer sağladığımıza inanıyoruz.

ContiLifeCycle konsept olarak, öncelikle kaplanabilir bir karkasın üretilmesi ile başlıyor. Lastiğimizin ikinci ömründen yararlanılması, istenirse dış açılabilir olması ve daha sonra ContiTread sırtları ile yeniden kaplanarak hizmet vermesi ile temin ediliyor. Filoların işletme maliyetlerine odaklı bir hizmet olan yeniden kaplama ile işletme maliyetleri düşürülürken, çevreye dost bir hizmet de sunuluyor.

Karkas yönteminde “Conti Casing Management”, lastikleri zamanında kaplamaya ayrılarak; karkasların amaçlarına uygun ve Continental’e ait özel sırtları ile ContiTread kaplanması için bu işin uzmanı bayilerimize yönlendiriyoruz.

ContiTread, Continental’in soğuk kaplama için geliştirdiği yüksek kalite kaplama sırtlarıdır. Continental kamyon lastiği deseninde ve yine Continental lastik formülasyonu ile yapılmış sırt kauçuğumuz olan ContiTread ile lastiğe yeniden yüksek kavrama özelliği ve ikinci ömür kazandırıyor. Özellikle teknik açıdan donanımlı ve yüksek kalitede Continental karkas kullanıldığında üst düzey sonuçlar doğuran ContiTread, diğer üreticilerin de uygun karkaslarına da uygulanabiliyor.

Otobüs ve kamyon lastiklerinin kaplanmasına yönelik teknolojik alt yapı ve kauçuk geri dönüşüm birimini bir araya getirdiğimiz ContiLifeCycle isimli tesisimiz,



dünyada bir ilki temsil ediyor. Otobüs ve kamyon lastiklerinin kaplanması yanı sıra kauçuk geri dönüşümüne odaklı birimi de olan fabrikanın yıllık 180 bin adet lastik kaplama kapasitesi mevcut.

OS: Kış lastiği kullanımını yaygınlaştırmak için marka olarak neler yapıyorsunuz?

HG: Biz, Continental Türkiye olarak güvenliği birinci sıraya koyan ve sadece lastik değil, otomotiv teknolojileri de üreten Continental AG'nin bir parçasıyız. Bu sebeple güvenliği sadece lastik üzerinden değil tüm ekosistem üzerinden görüyor, geliştiriyoruz. Sektörün teknolojik dönüşümüne destek oluyoruz.

Bunu yaparken de

Türkiye'de lastiklerimizi buluşturduğumuz Continental olarak birinci sıraya mevsimine uygun lastik kullanımına dair algının yerleştirilmesini koyuyoruz. Markası veya fiyatı ne olursa olsun, araca, koşullara ve sürüş alışkanlıkları ile aracın orijinal ekipmanına uygun lastik ve modelinin seçilmesi için hem tüketicileri bilinçlendiriyor hem de bayilerimize eğitimler vererek, kullanıcılara doğru ürünü sunabilmelerini sağlıyoruz.

OS: Kış lastiği kullanımı hakkında son yıllarda bir değişim var mı? Kış lastiği kullanımı yaygınlaştı mı?

HG: Lastik tüketicilerinin bilincinin arttığını her yıl yaptığımız araştırma ve gözlemlerle analiz ediyoruz. Kış lastiğinin güvenli sürüş için öneminin artık tüketiciler

tarafından algılanmış olması bizim için memnun edici bir durum. Bilinçli kullanıcıların kış döneminde kış lastiği kullanmayı kanuni zorunlulukların ötesinde tercih etmesi, çevresine de pozitif yönlendirmeler yapmaya başlamasına yol açtı. Bununla birlikte bağımsız kuruluşların yaptıkları lastik testleri tüketici taleplerinde ülkemizde de artık önemli bir rol oynamaya başladı.

Tüketiciler ekonomik şartlar kadar diğer dış dinamiklerden de etkileniyor. Teknoloji ve tüketim alışkanlıklarının hızla değişmesi lastik üreticilerini doğrudan etkiliyor. Artan trafik ve toplam trafik güvenliğinin risk altında olmasından dolayı Continental'in asla taviz vermediği ve vermeyeceği "güvenlik", tüketicilerin ve tüm taşımacılık sektöründe hizmet veren firmaların da asla vazgeçemeyeceği bir

kriter. Araçların yolla temasını sağlayan ve hareketine imkan veren lastik, sektörün en temel ihtiyaçları arasında yer alıyor ve bu durum sektörün gelişimini ve büyümesini zorunlu kılıyor. Beklentiler arasında yer alan diğer iki noktada da düşük yuvarlanma direnci ve konforlu sürüşten bahsedilebilir. Lastik pazarındaki tüm segmentlerin ihtiyaçları farklılaşsa da bu üç başlık her segmentin bulunduğu ortak nokta. Continental, AR-GE ve ürün pazarlama stratejisini bu üç kritere odaklayarak ürünlerini sürekli geliştiriyor.

OS: Marka özelinde son kış lastiği yeniliklerinizden söz eder misiniz?

HG: Bu sezon bayilerimizde kullanıcılarımızla buluşturduğumuz son modelimiz; ContiWinterContact TS 860. Buzlu zemin dahil her türlü kış koşullarında güvenli fren performansı sunabilmek için yepyeni bir teknolojiyle hayata geçirilen lastik, özellikle güvenlik alanında ciddi ilerleme göstererek, ıslak kış yollarında fren yapıldığında üstün bir performans sergiliyor. Ayrıca ContiWinterContact TS 860 bu teknolojisinin yanı sıra 3 boyutlu kanal yapısıyla yeni SnowCurve teknolojisi ile lastik sırtı bloklarının yüzeyine eklenen ilave bir kanal sayesinde lastik sırtlarında biriken sıkıştırılmış kar tanelerinin yüzeyden daha hızlı atılmasını sağlıyor. Buzlu zeminde yüzde 4 daha kısa fren mesafesinin yanı sıra karda zemin tutuşu, karda kavrama ve sürüş kalitesi yönünden üstün performans sunuyor. Kilometre performansı ve yuvarlanma direnci ise son dört sezondur Avrupa ticari basını, otomobil kulüpleri ve yetkili kurumların yürüttüğü 47 farklı otomobil testinde birincilik elde eden WinterContact TS 850 ile aynı seviyelerde yer alıyor. Yeni sırt tasarımı ve kauçuk bileşimi ile performans artışı sağlayan ve 14 - 17 inç aralığında 21 ebatta 36 ürün ile sunuluyor.





Continental MÜŞTERİLERİ HEP KAZANÇLI

Dünyanın en büyük
lastik üreticilerinden
olan Continental'in
müşterileri,
www.contiextra.com
bağlantısından contiextra'ya
üye olarak, lastik kullanımına
ilişkin faydalı bilgiler edinebilir,
marka işbirliklerinden
doğan Avantajlar Dünyası'nı
keşfedebilir ve cazip
kampanyalardan özel
indirimlerle faydalanabilir.

Dünyanın en büyük uluslararası lastik ve orijinal ekipman tedarikçilerinden biri olan Continental, kullanıcılarının kendilerine özel ve ayrıcalıklı hizmetlerden faydalanabilmesi için hayata geçirdiği contiextra ile bir yeniliğe daha imza atıyor.

www.contiextra.com adresinden ulaşılabilen Continental'in Müşteri Sadakat Programı'nda faydalı bilgiler,

avantajlı kampanyalar ve birbirinden cazip fırsatlar yer alıyor.

55 ülkede 215.000'den fazla çalışanıyla dünyanın en büyük lastik ve orijinal ekipman tedarikçilerinden olan Continental, üst düzey hizmet kalitesini bir adım daha öteye taşıyarak, müşterilerine daha fazla ayrıcalık sunmayı hedefliyor. Bu kapsamda hayata geçirilen contiextra, Continental müşterilerine avantajlarla dolu bir dünyanın kapılarını aralıyor.

**CONTIEXTRA'YA
ÜYELİK ÇOK KOLAY**

Continental Yetkili
Satıcıları'ndan veya
Continental Lastikevleri'nden
tek seferde 4 adet Continental
markalı binek, SUV/4x4 veya
hafif ticari araç lastiği satın

alan Continental kullanıcıları, contiextra'ya ücretsiz üye olabiliyor. Yetkili satıcılardan yapılan alışverişlerde faturayla birlikte verilen contiextra üyelik şifresini, iletişim ve plaka bilgileri ile **www.contiextra.com** adresindeki “Yeni Üye” bölümüne giren kullanıcılar, kolayca üyeliğini başlatabiliyor.

Üstelik Continental'in yeni kampanyası, 31 Aralık 2016 tarihine kadar Continental yetkili satıcılarından lastiklerini Maximum Kart ile satın alan tüketicilere peşin fiyatına 8 taksit imkanı sunuyor.

CONTINENTAL AVANTAJLAR DÜNYASI'NI KESFEDİN

contia extra üyelerine özel, ayrıcalıklı marka işbirliklerinden oluşan

“Avantajlar Dünyası”, birbirinden cazip teklif ve kampanyalar içeriyor. contiextra üyeleri, çeşitli markaların sunduğu avantajlardan, ilgilendikleri kampanyanın geçerli olduğu süre boyunca, ilgili satış noktalarından ya da online alışverişlerde kupon kodu belirterek yararlanabiliyor.

Dünya çapında en büyük kamyon, otobüs ve özel nitelikli ticari lastik üreticilerinden biri olan Continental, contiextra üyeleriyle lastik kullanımına dair faydalı bilgiler de paylaşıyor.

www.contiextra.com sayfasındaki Faydalı Bilgiler bölümü; lastiklerin etiketi, ömrü, garanti şartları, depolama yolları gibi konularda öneriler sunarak, lastik kullanıcıları için referans olmayı hedefliyor.



Continental'de FIRSATLAR BİTMİYOR

DÜNYANIN EN BÜYÜK ULUSLARARASI LASTİK VE ORJİNAL EKİPMAN TEDARİKÇİLERİNDEN CONTINENTAL, KIŞ AYLARINDA LASTİKLERİNİ DEĞİŞTİRMEK İSTEYEN KULLANICILAR İÇİN ÖZEL KIŞ KAMPANYASINI HAYATA GEÇİRİYOR. 31 ARALIK 2016 TARİHİNE KADAR KAMPANYAYA KATILAN CONTINENTAL YETKİLİ SATICILARINDAN LASTİKLERİNİ MAXIMUM KART İLE SATIN ALAN TÜKETİCİLERİ PEŞİN FİYATINA 8 AY TAKSİT FIRSATI BEKLİYOR.

Dönemsel olarak değiştirilen lastikler ile ilgili Lastik Saklama Hizmeti veren Continental, konusunda uzman ve donanımlı Continental yetkili satıcılarında uygun koşullarda ve güvenle muhafaza hizmeti de sunuyor.

Bu hizmeti veren Continental yetkili satıcıları, lastikleri saklamadan önce gerekli analizleri yaparak bir sonraki kullanım dönemi için tüketicilerini bilgilendiriyor.

Daha sonra biri araç sahibinde diğeri ise özel paketlenmiş olarak lastiklerin üzerinde kalacak şekilde araç

sahiplerinin ismine özel lastik saklama etiketleri oluşturuluyor ve bir sonraki dönemde teslim edilmek üzere güvenle saklanıyor. Lastiklerinin durumlarıyla ilgili detaylı bilgiye sahip olan tüketiciler üst seviyede montaj hizmeti de alabiliyor.

CONTINENTAL YOLDA HEP YANIMDA

Bu hizmet, çekici, kurtarma ve patlayan lastiğin değiştirilmesini kapsıyor. Ayrıca arızalanan veya kaza geçiren aracın 48 saat içerisinde onarılmayacak durumda olması halinde araç sahiplerine konaklama ve araçlarının muhafaza edilmesi hizmeti de sağlanıyor.

ContiWinterContact

TS 860



ContiWinterContact TS 860, buzlu zemin dahil her türlü kış koşullarında güvenli fren performansı sunabilmek için yepyeni bir teknolojiyle hayata geçirildi. Bu teknoloji, özellikle güvenlik alanında ciddi ilerleme göstererek, ıslak kış yollarında fren yapıldığında üstün bir performans sergiliyor. Ayrıca Cont iWinterContact TS 860 bu teknolojisinin yanı sıra 3 boyutlu kanal yapısıyla yeni SnowCurve teknolojisi ile lastik sırtı bloklarının yüzeyine eklenen ilave bir kanal sayesinde lastik sırtlarında biriken sıkıştırılmış kar tanelerinin yüzeyden daha hızlı atılmasını sağlıyor. Buzlu zeminde yüzde 4 daha kısa fren mesafesinin yanı sıra karda zemin tutuşu, karda kavrama ve sürüş kalitesi yönünden üstün performans sunuyor. Kilometre performansı ve yuvarlanma direnci ise son dört sezondur Avrupa ticari basını, otomobil kulüpleri ve yetkili kurumların yürüttüğü 47 farklı otomobil testinde birincilik elde eden WinterContact TS 850 ile aynı seviyelerde yer alıyor. Yeni sırt tasarımı ve kauçuk bileşimi ile performans artışı sağlayan ve 14 - 17 inç aralığında 21 ebatla 36 ürün ile sunuluyor.



ContiWinter Contact TS 850 P

Continental'in uzman mühendisleri tarafından geliştirilen ContiWinterContact TS 850 P kış mevsiminde güvenli bir yolculuğun kapılarını açarak, üstün yol tutuşu ve sürüş performansı sunuyor.

Güvenli sürüşün yanı sıra keyifli bir sürüş için de lastiğin iç omuz kısımları üzerindeki tasarımıyla göz dolduran ContiWinterContact TS 850 P, bir yandan yivlerin açısını genişletirken, diğer yandan yeni geliştirilen "PrecisionPlus" kılcal kanal konsepti sayesinde karlı zeminde lastiğin kavradığı karlar sürtünmeye dönüşüyor ve üst düzey direksiyon hakimiyeti ile yol tutuş performansını artırıyor.

Continental'in orta sınıf ve lüks araçlar için geliştirdiği ContiWinterContact TS 850 P, yeni desen ve yanak konsepti PowerSipes ile üstün yol tutuşu ve fren performansı sağlıyor. Ayrıca ActiveBand kuşak yapısı sayesinde daha kısa fren mesafesiyle ön plana çıkıyor. Asimetrik yapılı yeni sırt tasarımı ile dikkat çeken model, performans araçları için WinterContact TS 850 P ve SUV'lar için WinterContact TS 850 P SUV olarak iki farklı model ile raflarda yerini alıyor.



ContiWinterContact

TS 850



Sürücü ve sürüş güvenliği ile öne çıkan lastiklerden olan ContiWinterContact TS 850, blok kenar ve yiv sayısı artırılarak yere tutunma gücünü maksimum seviyeye çıkarıyor. Yüksek hızda sürüş sırasında girilen virajlarda veya şerit değiştirildiğinde yanal kuvvetlerin daha iyi iletilmesi neticesinde omuz bölgesindeki blok yapısı değişerek, aşırı zorlu sürüş koşullarında dahi güvenli yol hakimiyeti ve güçlü bir çekiş performansı sunuyor. ContiWinterContact TS 850, sürücülere karlı, buzlu ve ıslak yol koşulları için mükemmel fren performansı sağlarken, kuru yollarda güvenliği de üst düzeye çıkartarak beklentileri yükseltiyor. ContiWinterContact TS 850, azaltılmış yuvarlanma direnci sayesinde daha uzun ömürlü kullanım ve yakıt tasarrufu sağlıyor.



ContiWinter Contact TS 830

ContiWinterContact TS 830, kompakt ve orta büyüklükte otomobiller için özel frenleme uzmanlığına sahip. Omuz bölgesinde bulunan çok sayıdaki blok sayesinde karda daha kolay durma özelliği olmasının yanı sıra ıslak ve buzlu yolda mükemmel fren performansı ile kendini gösteriyor. Elektronik sürüş güvenliği sistemleriyle uyumlu olarak çalışmak üzere dizayn edilen ContiWinterContact TS 830 mükemmel yakıt verimliliği sağlıyor.

ContiWinter Contact TS 830 P

Karlı, buzlu ve ıslak yollarda üstün fren gücüne sahip olan ContiWinterContact TS 830 P mükemmel çekiş performansı ve daha yüksek kilometre performansı ile adından söz ettiriyor. Blok sertliğinin ve bunun yarattığı basıncın yol temas alanına eşit dağılımı sayesinde yüksek kilometre performansı sunuyor.





ContiWinter Contact TM TS 800

Kompakt kategorisi için kişiye özel kış lastiği olarak dizayn edilen ContiWinterContactTM TS 800 kusursuz viraj alma dengesi ve kusursuz kavrama özelliğiyle karda ve buzlu yollarda mükemmel bir performans adresi oluyor. Suda kaymaya karşı olağanüstü koruma özelliğinin yanı sıra kuru yol yüzeylerinde de geliştirilmiş yol tutuşu sayesinde soğuk koşullarda daha fazla güvenlik sağlıyor.

ContiWinter Contact TS 810 Sport



ContiWinter Contact TM TS 810

Orta ve lüks sınıf araçlar için konforlu kış lastiği olan ContiWinterContactTM TS 810, buz ve karda maksimum kavrama ve fren performansı ile sürücülerini muhteşem bir sürüş konforuna davet ediyor. Uzun kullanım ömrüne sahip ve yeni teknolojik hamur bileşimi yapısıyla ContiWinterContactTM TS 810, kardaki performansından ödün vermeksizin, ıslak yüzeyde daha iyi performans gösteriyor.



Güçlü motora sahip orta sınıf ve lüks araçlar için geliştirilen ContiWinterContact TS 810 Sport, her türlü kış koşullarında üstün performansından ödün vermiyor. Kuru zeminde mükemmel yol tutuşu ve fren performansı sağlarken, suda kızaklamaya karşı da mükemmel güvenlik teknolojisi ile virajlarda dengeli olmanın yeni tanımını yaratıyor. Lastiğin iç kısmında bulunan kalın kılcal kanal boşlukları zemine temas eden kılcal kanalları açık tutuyor. Bu sayede kılcal kanallar daha fazla karla dolarak kış şartlarında ekstra yol tutuşu sağlıyor



Her koşulda üstün performans

Continental SUV lastikleri ile
üstün performans.

**Konu güvenlikse,
bize güvenebilirsiniz.**

Kış şartlarında Alman uzmanlığı yanınızda!

Yeni
WinterContact™
TS 860.

Yeni!



**Konu güvenlikse,
bize güvenebilirsiniz.**



TOYOTA COROLLA ÜLKEMİZDE ÜRETİLMESİ SAYESİNDE SEDANLAR İÇİNDE HEP POPÜLER OLDU. PEK ÇOK İYİ ÖZELLİĞİ BÜNYESİNDE BARINDIRAN OTOMOBİL KEŞKE ARTIK ŞU ŞANZIMANDAN DA VAZGEÇSE...

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR BURAK İNÖZÜ

Kısa süre önce makyajlanarak daha da iddialı hale gelen Corolla, sahip olduğu pek çok iyi özelliği ve sağlam imajı sayesinde bugün sorunsuzluğu ile bilinen bir model olmayı başardı.

Ülkemizde 1.33 ve 1.6 litrelik benzinli, 1.4 litrelik dizel motorla alınabilen Corolla bu kez 1.6 benzinli otomatik versiyonuyla konuğumuz oldu.

Bu motor aslında kağıt üzerinde oldukça iddialı ve iyi bir güç ünitesi. 6400 d/d'de 132 HP gibi yüksek bir güç sunan motor, sahip olduğu 160 Nm tork ile de atmosferik üniteler arasında güçlü olduğunu ortaya koyuyor. Standart olarak 6 ileri manuel şanzımanla alınabilen motor test aracındaki gibi MultidriveS isimli otomatik şanzımanla da donatılabiliyor. Bu vites kutusu ilk başta eskiden

firmanın kullandığı MultiMode isimli otomatikleştirilmiş vites kutusuyla karıştırılsa da aslında ondan tamamen farklı bir CVT vites kutusu. Sürekli değişken orana sahip olan vites sistemi kullanım karakterine göre vitesi ayarlıyor.

Ancak CVT vites sistemleri artık eski teknoloji olduğu için birkaç üretici dışında rağbet görmüyor. Toyota da umarız yakın zamanda bu üniteyi kullanmayı bırakır.

Aracın bu olumsuzluğu dışında ise bir zayıflığı bulunmuyor. Özellikle çok geniş bir yaşam alanı sunan iç mekanı takdiri hak ediyor. Makyajla birlikte elden geçirilen orta konsol da iç mekandaki premium imajı perçinliyor. Direksiyon sistemi biraz ağır çalışsa da karoser salınımları rakipleriyle baş edecek kadar iyi. Üstelik zorlanmalarda araç izine de sadık.

AH BİR DE O ŞANZIMAN OLMASA

TOYOTA COROLLA	1.6 MULTIDRIVE S
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2
Motor hacmi	1598 cc
Maksimum güç	132 HP-6400 d/d
Maksimum tork	160 Nm-4400 d/d
Son hız	190 km/s
0-100 km/s hızlanma	10.0 sn
Şanzıman	Multidrive
Aktarma	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk
Lastikler	205/55 R16
Depo kapasitesi	55 lt
Bagaj hacmi	452 lt
Ağırlık	1280 kg
Tüketim (fab. ver.)	5.2/6.1/7.8 lt/100 km
Uzunluk	4620 mm
Genişlik	1775 mm
Yükseklik	1465 mm
Aks mesafesi	2700 mm
FİYAT	90.200 TL

OTO STİL TEST VERİLERİ

0-100 km/s hızlanma (sn)	10.1
0-400 m (sn)	16.9
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.7
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.9
Gürültü 100 km/s (dB)	67
Test tüketimi (lt/100 km)	8.8
Menzil (km)	625

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		
Zeynep Uluşahin		

SONUÇ

Toyota Corolla makyajlanmasıyla birlikte sedan otomobil isteyenlerin radarına daha da kolay takılmaya başladı. Multidrive S şanzımanın güçten çalan ve tüketimi yükselten yapısı modelin en önemli zayıflığı.





KEŞŞŞKE BENİM OLSAAA!



KİMİ OTOMOBİLLERDEN AYRILMAK ZORDUR. İŞTE C 180 CABRIOLET DE BÖYLE BİR ARAÇ. DÖRT MEVSİM KULLANILABİLİR OLUŞU, GÜÇLÜ MOTORU, YÜKSEK PRESTİJİ GİBİ PEK ÇOK ARTISI NEDENİYLE BU OTOMOBİLDEN AYRILMAK BENİM İÇİN KOLAY OLMADI.

YAZI MERT DURAN FOTOĞRAFLAR KAAN TÜYÜNCÜOĞLU

Mercedes C Serisi, Sedan karoseriyle tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de bir hayli popüler. Aracın zengin motor gamı sayesinde her zevke uygun bir versiyon bulmak hiç zor değil. Asıl zor olan ona sahip olmak. Ne yazık ki vergi avantajlı 1.6 litrelik motora da sahip olsa bir Mercedes sahibi olmak maliyetli.

C Cabrio ise bu arzu duygularını bir adım daha ileriye götüren bir otomobil. Ona ilk baktığınız andan itibaren çekim

gücüne kapılıyorsunuz ve etkisinden kurtulamıyorsunuz.

C Cabrio, sedan kardeşi ile benzer çizgilere sahip olsa da farklılığını hemen gösteriyor. Özellikle daha yatık tasarlanan ön cam ve yere yakın gövde sportifliği pekiştiriyor. Arka kısımda da AMG paketin etkisiyle değiştirilmiş tampon sayesinde güçlü görünüm devam ediyor. Test aracında AMG paketin olması nedeniyle sık 18 inçlik jantlar sunulurken gövde de yere standart

versiyondan daha yakın. Kumaş tavana sahip olmasıyla profilden de kambur görünmemeyi başaran Cabriolet, Coupe modellerle benzer bir tasarıma kavuşmuş. Tüm bunlar bir araya gelince de ortaya çok dinamik bir model çıkmış.

Geniş açılan ve büyük yapısıyla araca iniş binişleri tavan kapalıyken de kolaylaştıran kapılarla girilen iç mekanda ortak parçaların hakim olduğu dikkat çekiyor. Bu kullanım kolaylığı getirirse de

ben en azından bu araçta biraz daha yenilik beklerdim.

Sizi sıkı sıkı saran ancak buna karşılık konfor konusunda da en ufak bir eksiklik yaşatmayan deri kaplı koltuklara sahip olan C180, zengin renk alternatifi ile de iç mekanda kişiselleştirmeyi mümkün kılıyor. Aracın ön koltuklarındaki yaşam alanı oldukça etkileyici iken arka kısım beklendiği gibi çok geniş değil. Ancak özellikle baş mesafesi konusunda pek çok



rakibinden bir adım önde olan araçta arkada tavan açıkken 285, kapalı iken 360 litre olan bagaj alanı sunuluyor. Derinliği son derece iyi olan bagaja küçük kapak nedeniyle yükleme yapmak sıkıntılı.

Farklı renk alternatiflerine sahip olan kumaş tenteyle donatılan C Cabriolet’de iç mekana bu tavandan dolayı herhangi bir gürültü gelmemesi onun kalitesini ortaya koyuyor. Ancak ne yazık ki araçla yolda ilerlerken gösterge panelinin arkasından gelen tıkırtı umarız bizim test aracımıza özgü bir durumdur.

1.6 litrelik benzinli motorla donatılan C 180 Cabrio’nun güç ünitesi şu anda pek çok Mercedes modelinde görev yapıyor. Alt devirlerden itibaren 156 HP’yi sorunsuz kullanıcısına sunan otomobil sahip olduğu 250 Nm tork sayesinde de yüklü durumlarda bile performans anlamında bir eksiklik hissettirmiyor.

9 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilen model bu birliktelik sayesinde hem performanslı hem de ekonomik olmayı başarıyor. Aslında 1.6 tonluk oldukça yüksek bir boş ağırlığa sahip

olan C180, buna rağmen ilk kalkış anından itibaren sürücüsü için yeterli olmayı başarıyor.

Yüksek ağırlığının da etkisiyle yola iyi tutunan bir otomobil olan Cabriolet, farklı sürüş modları sayesinde de virajlarda atak bir karaktere sahip. Arkadan itişin getirdiği sürüş dinamikliğini de ekleyince model, her türlü zeminde başarılı oluyor.

Ancak AMG paket tercih edildiğinde 18 inç çıkan lastikler nedeniyle iç mekanda süspansiyon salınımları bir hayli sert hissediliyor. Eğer beklentiniz biraz daha konfora o zaman bu araçta mutlaka 17 inçlik lastikleri tercih etmelisiniz.

Standart donanımı da son derece zengin olan C180 Cabriolet uzun opsiyonel donanım listesi sayesinde bir üst sınıftaki modeller gibi donanımlı hale gelebiliyor. Elbette bu tarz bir tercihte aracın fiyatı da bir hayli artıyor. Ancak 232 bin TL’lik başlangıç fiyatına eklenecek 6-8 bin TL ile pek çok kullanıcının beklentilerini karşılayabilecek bir otomobile sahip olabiliyorsunuz.

TEKNİK VERİLER	MERCEDES C180 CABRIOLET
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2
Motor hacmi	1595 cc
Maksimum güç	156 HP-5300 d/d
Maksimum tork	250 Nm-1200 d/d
Son hız	220 km/s
0-100 km/s hızlanma	8.9 sn
Şanzıman	9 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk
Lastikler	225/45 R18 – 245/40 R18
Depo kapasitesi	70 lt
Bagaj hacmi	285-360 lt
Ağırlık	1615 kg
Tüketim (fab. ver.)	5.8/6.8/8.5 lt/100 km
Uzunluk	4686 mm
Genişlik	1810 mm
Yükseklik	1409 mm
Aks mesafesi	2840 mm
FİYAT	232.100 TL

OTO STİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	9.2
0-400 m (sn)	17.1
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.0
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.3
Gürültü 100 km/s (dB)	66
Test tüketimi (lt/100 km)	9.9
Menzil (km)	707

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun	👍	
Mert Duran	👍	
Gürkan Gençyılmaz		👎
Zeynep Uluşahin	👍	

SONUÇ

Mercedes C180 Cabrio ben de dahil olmak üzere pek çok kişinin arzuladığı ancak sahip olmakta zorlandığı bir otomobil. Modelin fiyat dışında önemli bir eksiğinin olmaması ve gücü yeterli motoruna 4 mevsim kullanışlı gövdesini ekleyince ona kavuşmak olmak için daha fazla mesaiye kalmaya razı olmak gerek.





KAR ŞAKAYA GELMEZ



KARLI VE BUZLU ZEMİNDE OTOMOBİL KULLANMAK, DİKKAT VE BİLGİ İSTİYOR. DAHA ARACA BİNMEDEN ALINACAK ÖNLEMLER VE DİREKSİYON BAŞINDA UYULACAK TEMEL GÜVENLİK KURALLARI OLASI RİSKLERİ EN AZA İNDİRMEYİ SAĞLIYOR.

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ



Araca Binmeden Önce Yapılması Gerekenler

- ✓ Kış aylarında sileceklerin görevlerini iyi yapması daha fazla önem kazanıyor. İyi bir görüş için silecek lastiklerini kontrol edip, gerekiyorsa mutlaka yenileyin.
- ✓ Antifrizli cam su kullanmak hem donmayı engeller hem de camların daha iyi temizlenmesini sağlar. Cam suyu deposuna koyacağınız az miktarda deterjan da camınızın temiz olmasını sağlayacaktır.
- ✓ Karlı havalarda otomobile binerken, ayakkabılarda ve üstünüzde biriken karı temizleyin. Aracın içine giren kar, kısa süre sonra buharlaşıp, görüşün azalmasına neden olur.
- ✓ Camdaki buzu ve buğuyu çözmek için aceleci davranmak camın çatlamasına neden olabilir. Bu nedenle de asla donmuş camlara ve farlara sıcak su dökmeyin veya yerden kar alıp ovuşturmayın.
- ✓ Kış aylarında aydınlatma sistemi özen ister. Farlar ve stop lambalarının aydınlatma performansı, buzlanan camları nedeniyle düşer. Sadece ön camı değil, far ve stoplardaki buzları da temizleyin.
- ✓ Ön cam buğu yaptığı zaman, motor soğuk bile olsa klimayı devreye sokarak buğuyu daha hızlı giderebilirsiniz.
- ✓ Trafikte olası uzun beklemelemlere ve yolda kalmalara karşı az yakıtla yola çıkmayın.
- ✓ Direksiyon başında araca hakimiyetinizi sınırlandıran kalın mont, bere, eldiven gibi sürüş giysilerden kaçınin. Aracın içi normal sıcaklığa ulaşınca üstünüzdeki kalın giysileri çıkartın.
- ✓ Araç içinin çok sıcak olması uykunuzu getirip dikkatinizi dağıtacağı için araç içi sıcaklığı 22-23 dereceye sabitleyin.
- ✓ Akü başta olmak üzere, tüm elektrik sistemini gözden geçirin.
- ✓ Zorunlu olan takoz, çekme halatı gibi ekipmanların yanına, buz kazıyıcı, el feneri, yedek sigorta ve ampul eklerseniz özellikle akşamları olası yolda kalma durumlarında çok işe yarayabilir.

Kış geldi, havalar soğudu. 1 Aralık'tan itibaren yük ve şehirler arası yük ve yolcu taşıyan ticari araçlar için zorunlu kış lastiği uygulaması başladı. Kurala uymayan araçların işletmecilerine 602 lira ceza uygulanacak. Ancak sadece kış lastiği güvenlik için yeterli değil. Karlı ve buzlu zeminde doğru otomobil kullanmak da hayati önem taşıyor.

Karlı zeminlerde en iyi tutunmayı kış lastikleri sağlıyor. Ayrıca bu lastiklerin sadece kar ve buzlu zeminde değil, hava sıcaklığının +7 derecenin altına düştüğü durumlarda daha iyi frenleme ve tutunma performansı verdiğini unutmamalıyız.

Karda araç kullanırken dikkat etmeniz gereken en önemli unsur sürüş stilinizi değiştirmek olmalı. Aracınızı asfaltta kullandığınız şekilde kullanmanız kontrolü kaybetmenizi kolaylaştıracaktır. Fren ve gaz pedalının sert kullanımından ve ani direksiyon hareketlerinden kaçınmak gerekiyor. ABS sistemine sahip bir aracınız varsa frene sonuna kadar basmaktan çekinmeyin.

Sistem tekerleklerinizin kilitlenmesini önleyecektir ve yönlendirme imkanı bulabileceksiniz. Eğer aracınız eski tip fren sistemine sahipse, fren pedalına hafif dokunarak lastiklerin kilitlenmesini engellemeye çalışın.

Manuel vitesli bir araç kullanıyorsanız debriyajın sert kullanımı aracın dengesini bozabilir. Bu sebeple fren ve gaz pedalında olduğu gibi debriyaj pedalını da olabildiğince yumuşak kullanın. Vites geçişlerini devir yükseltmeden yapmanız patinaja düşmenizi engeller. Patinaja düşülen durumlarda ise ayağınızı gaz pedalından çekmek ve aracın tekrar yere tutunmasını beklemek gerekiyor.

Yokuş aşağı indiğiniz durumlarda ise inişe başlamadan hızınızı ayarlayın ve kontrolsüz bir şekilde yokuşa girmeyin. Aracın motor fren gücünden yararlanmak ve lastikleri kitlemeden hafif fren yapmak iniş için en uygun uygulama olacaktır.



UFACIK TEFECİK AMA “RUHU” VAR

TEKNİK VERİLER	KIA SOUL
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/ Dizel
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2
Motor hacmi	1582 cc
Maksimum güç	136 HP-4000 d/d
Maksimum tork	300 Nm-1750 d/d
Son hız	182 km/s
0-100 km/s hızlanma	11.1 sn
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk
Lastikler	235/45 R18
Depo kapasitesi	54 lt
Bagaj hacmi	354 lt
Ağırlık	1350 kg
Tüketim (fab. ver.)	4.7/5.2/6.0 lt/ 100 km
Uzunluk	4140 mm
Genişlik	1800 mm
Yükseklik	1605 mm
Aks mesafesi	2570 mm
FİYAT	86.900 TL

OTO STİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	11.5
0-400 m (sn)	19.3
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.6
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.8
Gürültü 100 km/s (dB)	66
Test tüketimi (lt/100 km)	6.9
Menzil (km)	783

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		
Zeynep Uluşahin		

SONUÇ

Soul şehir içi kullanım için ideal bir otomobil olmuş. Sınıfının üstünde motor performansı ile güven veren Soul yalnızca tek motor seçeneği ile alınabiliyor olması nedeniyle önemli bir dezavantaja sahip. Aracın satış fiyatı ise ortalamalarda kalıyor.



KIA SOUL TASARIMIYLA HEM HERKESİN BEĞENİSİNİ KAZANIYOR. ŞEHİRİN YENİ HAYLAZI OLMAYA ADAY KIA SOUL HEM TEKNOLOJİSİ HEM İÇ DİZAYN VE MOTOR SEÇENEKLERİ SİZE VE AİLENİZE GÜZEL ANLAR YAŞATABİLİR.

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR BURAK İNÖZÜ

Günümüzde yollarda gezen otomobillerin çoğu birbirinin kopyası. Hem motor hem de tasarım olarak özgün bir model bulmak kolay değil.

Kia Soul ise bu genellemenin dışında kalıyor. Adındaki gibi bir ruhu olan araç kimileri için ilginç bir tasarıma sahip olsa da kesinlikle dikkat çekmeyi başarıyor.

Modelin ülkemizdeki belki de en büyük dezavantajı yalnızca tek motor ile sunuluyor oluşu. 1.6 litrelik dizel motoru ona 136 HP güç ve 300 Nm tork sağlıyor. Sadece 7 ileri oranlı DCT çift kavramalı şanzımanla alınabilen Soul, fabrika verisi 100 km'de ortalama 5.2 litre yakıtı ihtiyaç duyuyor. Ancak reel sürüşlerde bu değere ulaşmak mümkün değil. Özellikle biraz trafiğe de takılırsanız o zaman tüketim kolaylıkla 7 litreyi aşıyor. Bunda hiç kuşku yok ki 18 inçlik jantların payı büyük.

Geniş lastikler tüketimi artırsa da yol tutuşa büyük katkı sağlıyor. Kutu tasarımı nedeniyle virajlarda fazla yana yatmasını beklediğin Soul bu konuda beni şaşırttı. İzine sadık kalan model zorlanmalarda önden kaysa da kısa sürede izine dönmeyi başardı. Ancak oldukça sert ayarlanan süspansiyon iç mekana, özellikle de arka kısma gürültü sızmasına neden oluyor.

Sıradan bir Crossover'dan daha farklı bir dış tasarımı olan Kia Soul, köşeli hatlarıyla ufak bir SUV'u andırıyor. İç mekanda ise dış tasarımdaki gibi farklılığını konuşturmuş. Malzeme olarak sert plastik materyal tercih edilmiş. Bu iç mekanı biraz ucuz göstermiş. Aracın iç mekanında bir başka dikkatimi çeken ise arka koltukların geniş yapısı. Çoğu otomobillerin arka koltukları ikinci planda iken, Soul'da arka taraf yolcularına torpil geçilmiş.



ÖZELLİKLERİ ÇOK GÜÇLÜ



OPEL MOKKA X SON DERECE İDDİALİ VERSİYONUyla TEST KONAĞIM OLDU. TESTİN SONUNDA ONDAN KEYİF ALARAK VEDALAŞTIK.

YAZI MURAT TOSUN FOTOĞRAFLAR BURAK İNÖZÜ

Opel Mokka X üst seviye özellikleriyle konduğum oldu. 152 HP güç üreten benzinli motoru, 6 ileri oranlı otomatik şanzımanı ve sürekli dört tekerlekten çekiş sistemine sahip olmasıyla gerçekten de son derece iddialı bir otomobil.

BİRAZ DAHA UCUZ OLSA

En başta bu otomobil benzinli otomatik. Aslında bu araçlara daha fazla ilgi gösterilmesini istiyorum ama dizel otomatik seçeneğinin yanında bir figüran olacak gibi görünüyor. Dört tekerlekten çekiş sistemi ve otomatik şanzımanı kullanmasıyla birlikte 100 bin TL'nin üzerinde bir fiyat etiketi olması da beni haklı çıkaracak türden. Kalbinde atan 1.4 lt

benzinli üniteyi göz önüne aldığımız zaman bu fiyat yüksek görünüyor. Elbette donanım seviyesi açısından üst seviyelerde dolanıyor ama bunu tüketiciye anlatmak biraz zor görünüyor. 152 HP güç üreten benzinli motor ve dört tekerlekten çekiş sisteminin başarılı çalışma karakteri onu sürüş keyfi yüksek araçlar arasına sokuyor. 6 ileri oranlı otomatik şanzıman tüketim konusunda aracın yüksek seviyelerde kalmasına neden oluyor. Bunun dışında vites seçimleri konusunda iyi. Elbette dört tekerlekten çekiş sisteminin de sürekli olarak devrede olması tüketimi yükseltiyor. Başta da söylediğim gibi fiyatı biraz uygun olabilse bunlar göz ardı edilemeyecek veriler değil.

TEKNİK VERİLER	OPEL MOKKA X
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2
Motor hacmi	1399 cc
Maksimum güç	152 HP-5600 d/d
Maksimum tork	245 Nm-2200 d/d
Son hız	193 km/s
0-100 km/s hızlanma	9.7 sn
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk
Lastikler	215/55 R18
Depo kapasitesi	53 lt
Bagaj hacmi	356 lt
Ağırlık	1481 kg
Tüketim (fab. ver.)	5.7/6.5/7.9 lt/100 km
Uzunluk	4275 mm
Genişlik	1780 mm
Yükseklik	1658 mm
Aks mesafesi	2555 mm
FİYAT	104.150 TL

OTO STİL TEST VERİLERİ

0-100 km/s hızlanma (sn)	10.2
0-400 m (sn)	18.9
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.9
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	41.2
Gürültü 100 km/s (dB)	67
Test tüketimi (lt/100 km)	11.5
Menzil (km)	460

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		
Zeynep Uluşahin		

SONUÇ

Opel Mokka X bu seçeneğiyle üst seviye bir araç olarak karşıma çıktı. Yüksek donanım seviyesine sahip olmasının yanına 152 HP güç üreten bir motor, sürekli dört tekerlekten çekiş sistemiyle gelen güvenlik ve başarılı çalışan bir otomatik şanzıman eklenmiş durumda. Fiyatı biraz uygun olabilse yüksek tüketim sonuçları çok kolay göz ardı edilir.



ÇİZGİ ROMAN DÜNYASININ
İLK ÖZEL KOSTÜMLÜ
EFSANEVİ KAHRAMANI;
“KIZILMASKE” BU AYKI
KONUĞUM.

YAZI ZEYNEP ULUŞAHİN



ÖLÜMSÜZ RUH KIZIL MASKE

Çizgi roman hayranları Kızılmaske'yi çok iyi bilir. Ormanda “Fantom” diye seslenirseniz o sizi bulur. “Fantom” diye seslendim ve yeni Seat Ibiza kırmızı renk seçeneği ile karşımda.

Neden “kostümlü” dediğimi de yazımın ilerleyen satırlarında anlayacaksınız. Bu yazımda Kızılmaske'nin tüm detaylarını, hatta sırlarını sizinle paylaştım. Kadın

hayranı olarak kimi zaman savaşı ruhumla karşıma aldım onu, acımasızca eleştirdim kimi zaman da kılıcımı indirdim saygıyla.

Kırmızının çekiciliğine karşı koymak mümkün değil... Yolları yakıyor!

Yazılarımı takip edenler bilir, kullandığım her araca bir kişilik yüklerim, benim için her aracın bir ruhu vardır. İlk karşılaşmamda yol arkadaşımın ismi

kulağıma fısıldanır adeta. Ibiza'yı da görür görmez bu isim kulağıma fısıldandı. Kızılmaske! Ben de “otomobillere fısıldayan kadın” ☺

Madem Kızılmaske dedik, yorumlara ismini aldığı renginden başlayalım. Test ettiğim araç “Emocion kırmızı” olarak adlandırılıyor. Kendini fark ettiren bir renk. Bir kadın gözüyle söylemem gerek ki aslında zor bir renk.

Ne ateş kırmızısı, ne de koyu kırmızı. Aslında tam anlamıyla salça kırmızısı. Şimdiden tadı damağınıza geldi değil mi? Farklılığı tercih edenler ve ben buradayım demek isteyenler için özel bir renk.

YAKIŞIKLI KAHRAMAN

Dış tasarım çok şaşırtmıyor. 2008 yılından itibaren 4. nesil olarak yollarda gördüğümüz

tasarımdan farklı bir tasarım göremiyorum. Ufak dokunuşlar ise gözümünden kaçmadı elbette. İlk çıktığı dönemlerde beğenilen dış tasarım korunmuş. Ön tampondan başlayarak arka kapağı kadar uzanan ütü iziyle göze çarpan detay hızı ve sportif görüntüyü destekliyor.

Son dönem tüm modellerde gördüğümüz ön ve arka kapı arasındaki siyah parlak sütun her zaman beğenimi kazandı. Hep söylerim ışıltı her zaman değerlidir. Komple büyük cam hissi veren bu detay özellikle karartılmış camlarda çok güzel gözüküyor.

KALİTE KONTROL

Öncelikle iç tasarım çok sade. Ön konsol ve kapılarda kullanılan sert plastik içeride beklediğim kaliteyi düşürdü. Test aracındaki tavan döşemesi ve koltuklar beklentilerimi karşılamadı. Kataloglarda kişiselleştirme özelliklerini görmüş ve o makyajı beğenmiş biri olarak içeride renkli bir tasarım göremeyince üzüldüm doğrusu. Ama alırken siz siz olun bu şans değerlendirin. Havalandırma ızgarası çerçevelerinin, döşemelerin, direksiyonun ve vites topuzunun tercihinize göre renklendirilebilmesi büyük ayrıcalık.

ZEKAMLA SAVAŞIYOR

İç aksamda beni en çok zorlayan; ses sistemi ve klima ayarı gibi detayların komutlarını çevirmeli düğme sistemiyle sağlıyor olmaları. Dokunmatik ya da basmalı



düğmelere alışmış biri olarak bu çevirmeli sistemin kullanımında zorlandım. Ön konsol dışında direksiyon simidinin üzerinde de bilgi ve eğlence sistemine entegre düğme ve ses ayar düğmesi çevirmeli tercih edilmiş.

Gelelim konsol üzeri diğer detaylara. Yazın püfür püfür esen bir havayı hiçbir şeye değişmem ama yuvarlak olarak tasarlanmış havalandırma ızgaraları daha küçük olabilirdi. Ekranı bile arka planda bırakan bu boyutlar iç tasarımda gözümü rahatsız etti. Ama kullanışlı ve her yöne dönen havalandırma kapaklarıyla biranda hissettiğim olumsuz hava değişti.

Çakmaklık ve USB girişinin olduğu yere açılır kapanır bir kapağın eksikliğini hisseder gibi. Annemin “aman toz olmasın” diye dolapları kapaklı istemesi gibi bir yaklaşım oldu belki ama iç tasarımı biraz daha derli toplu yapmak ve

göze hitap edebilmesi adına bu yorumu yaptım.

AYNA AYNA SÖYLE BANA

Daha önceki modellerde orta konsolda bulunan ayna ayar düğmesinin sürücü kapısına yerleştirmesi kullanışsız olmuş. Sürüş esnasında kimi zaman ayna ayarlarını değiştirme ihtiyacı duyduğumda sol tarafta olan düğmeyi yönetmekte zorlandım. Bu işi co-pilota bırakma planım da suya düştü bu durumda. Eski konumunu bu anlamda tercih ederdim.

Gelelim kadrana... Tasarımı hem sportif hem de çok şık. Özellikle kadrana içlerine yerleştirilen benzin ve hararet göstergesi göze hitap ediyor.

KORNA KORUMALI

Gelelim kadınların ikinci sesi kornaya ☺ Kabul ediyorum, biz kadınlar kornayı erkeklerden daha çok kullanıyoruz. Bunu asla savunmuyorum, keşke hiç korna olmasa ama cambaz olmanız gereken bu trafikte o uyarı sinyali er geç ihtiyacınız oluyor. Üstelik biz kadınlar, trafikte ani tepkiyle kornaya basma ihtiyacını çok duyuyoruz. Bu ani hareketlerde kolay tepki veren ve kolay basılabilen korna her kadının tercihidir ama bu araçta kornaya basmak güç istiyor. Bu sayede belki de korna sesleri daha azalır ☺

KUŞ TÜYÜ DİREKSİYON

Ibiza'nın direksiyonu o kadar hafif ki, neredeyse tek parmakla mucizeler yaratabilirsiniz. Tek parmak demişken, hemen belirtmekte fayda var; direksiyonun 9:15 tutuşunu asla unutmayın. İnanın hayat kurtarır bu tutuş. Mucize elbette asıl bu tutuşta.

Hiçbir araçta sevmediğim ama doğa için, tasarruf için elbette desteklediğim bir teknoloji olan Start Stop sisteminin kalkış tepkimesinde yaşanan gecikme benim gibi sabırsız bir kullanıcı için olumsuz bir tecrübe. Kalkış sonrasında hemen telafisini yapıyor ve ileri atılan bir kahraman gibi yoluma devam ediyorum. Yolların engbelerini de güzel tolere ediyor. Sarsıntı oldukça az hissediliyor.

YOLUNUZ AÇIK OLSUN

Bardaklıkta 'Small' olsa da 'coffe latte' hazır, bir de güzel bir müzik, işte her şey tamam. Ses sistemi beklentilerimin üzerindeydi. Keyifli sürüşü destekleyen bu detay mutlaka böyle olmalıydı zaten. Barcelona şehrinin ilham olduğu İspanyol asıllı Alman melez, beni üzmedin teşekkür ederim...

Kızılmaske, sokaklarda... Sizin de ona seslenmenizi bekliyor. Üstelik bahsettiğim gibi farklı renk seçenekleriyle ve kostümleriyle.





MÜTHİŞ YERLİLER BİR ARAYA GELDİ

SON DÖNEMLERDE ÜLKEMİZDE ÜRETİLEN EN İDDİALİ MODELLERDEN İKİSİNİ BİR ARAYA
GETİRDİK. İŞTE FIAT EGEA HB VE HONDA CIVIC SEDAN.

YAZI MURAT TOSUN FOTOĞRAFLAR BURAK İNOZU







Bu elbette denk güçlerin karşılaştırması değil. Ülkemizde üretimi yapılan ve son dönemlerin parlayan iki yıldızının tüm özelliklerini bir arada gözler önüne serelim istedim. Bursalı Fiat Egea HB ülkemizde üretilen tek kompakt HB modeli olmasıyla ön plana çıkarken, Gebzeli Honda Civic Sedan ise sınıfının yıldızlarından.

TASARIM HONDA’NIN İŞİ

Gebzeli Honda Civic Sedan tasarım açısından son derece çekici görünen bir otomobil olmuş. Hedefine premium sınıfta yer alan araçların tasarımını alan Civic Sedan bunu son derece iyi bir şekilde de uygulamış. Profil tasarımında da çekici hatlar ön planda. Ben sevmiş olsam da arka tasarım konusunda çok önemli eleştiriler alıyor.

Fiat Egea HB ülkemizde üretilen tek HB model. Bursalı Egea tasarım açısından Avrupalı çizgi beklentilerini çok rahat bir şekilde karşılıyor. Daha iddialı bir tasarım beklentisinin aksine sınıfının çizgilerine uyum sağlamış durumda. Profil görünümünün hareketli olması artılarından. Arka tasarım konusunda keyif veren detaylara ev sahipliği yapıyor.

YAŞAM ALANINDA EGEA

Yaşam alanı tasarımı konusunda Egea sevdiğim

araçlardan biri olmayı zorlanmadan başardı. Kullanışlılığın ön planda olduğu yaşam alanında direksiyon simidi değiştirmek istediğim detaylar arasında yer aldı. Arka taraftaki genişlik konusunda çok rahat olmasa bile üç kişilik beklentiyi karşılıyor. Kullanılan malzeme kalitesi de yüksek. Bazı yerlerde enteresan montaj hatalarıysa gözden kaçmıyor.

Honda Civic Sedan iç mekan tasarımı konusunda çekici. Özellikle alçakta konumlandırılan kokpit tasarımını sevdim. Bu tasarım göze hoş görünürken daha iyi bir görüş sağlıyor. Kullanılan malzeme kalitesinin yüksek olduğu aracın yaşam alanında da premium araçlara gönderme yapılmış. Arka yaşam alanı konusunda sedan bir araç olmasına rağmen 3 kişi için çok uygun değil. Çünkü nedenini anlamadığım bir şekilde daha önceki

nesillerde olmayan son derece yüksek bir shaft tüneli arkada yer alıyor.

İKİSİ DE OTOMATİK

İki araçta da otomatik şanzıman görev yapıyor. Yani son dönemlerin hızlı yükselen bu tip ihtiyacını iki araçta karşılıyor. Honda Civic Sedan’da otomatik şanzıman benzinli motor seçeneğiyle sunulurken, Fiat Egea HB bunu dizel motor ile yapıyor. Civic Sedan’da dizel motor için 2018 yılına kadar beklemek gerekecek. Marka güçlü bir motor seçeneğiniyse 2017 yılında 1.5 lt benzinli bir ünite ile karşılayacak. Civic Sedan’ın motor kaputunun altında yatan 1.6 lt benzinli ünitenin

fabrika çıkışlı olarak LPG’li alınması da önemli bir artı.

Egea HB’in motor kaputunun altında yatan dizel üniteyse Multijet teknolojisinin güven veren yapısına sahip. 120 HP güç üreten dizel üniteye başarılı çalışan bir otomatik şanzıman eşlik ediyor. İkisinin birlikteliğinde ortaya çıkan tüketim oldukça iyi.

İKİSİNİN DE GÜVENLİĞİ YÜKSEK

İki aracın sürüş karakteri açısından güvenliğine baktığım zaman ikisinin de üzerine düşeni başarılı bir şekilde yaptığını görüyorum. İzine sadık araçlar olarak notlarım arasında yer





Fiat Egea HB ülkemizde üretilen tek HB model. Bursalı Egea tasarım açısından Avrupalı çizgi beklentilerini çok rahat bir şekilde karşılıyor.

SONUÇ

Ülkemizde üretilen ve dünyaya ihraç edilen iki modelle ne kadar gurur duysak az. Türkiye'nin gururu olarak tüm dünyada boy gösteren iddialı yerliler son dönemlerin yıldızları. Bu iki modeli birbirleriyle kıyaslamak zaten haksızlık. Tüm özelliklerini bir arada görebilmeniz için bu tip bir karşılaştırma yaptık. Benim burada en çok sevdiğim şey kalitelerinin, sessizliklerinin, sürüş konforunun, tasarımlarının birbirleriyle kafa kafaya yarışan bir karakterde olması oldu. Hem Bursalı hem Gebzeli testi başarıyla atlattı.



alan modeller, sessizlik konusunda da başarılı. Honda Civic Sedan'ın sürüş karakteri alçak yapısının ve başarılı süspansiyon sisteminin sayesinde beklediğim gibi daha iyi. Aynı viraj parkurunda arka arkaya iki araca yaptığım testlerden beklediğim gibi Civic Sedan daha iyi bir performans ortaya koydu. Egea HB ise kompakt sınıfın sürüş güvenliği konusunda etkili modellerinden birisi olduğunu ispatladı. Sürüş konforu konusunda da iki model eşit sonuçlara imza attı. İkisi de çukurlu geçişlerde darbelerden etkilenmeyen bir karakter ortaya koydu.



TEKNİK VERİLER	FIAT EGEA HB DCT	HONDA CIVIC SEDAN OTOMATİK
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Dizel	Sıralı/4/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2	16/2
Motor hacmi	1598 cc	1597 cc
Maksimum güç	120 HP-3750 d/d	125 HP-6500 d/d
Maksimum tork	320 Nm-1750 d/d	152 Nm-4300 d/d
Son hız	200 km/s	196 km/s
0-100 km/s hızlanma	10.2 sn	11.6 sn
Şanzıman	6 ileri otomatik	CVT
Aktarma	Önden çekiş	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk	Hava Kanallı disk/disk
Lastikler	205/55 R16	215/55 R16
Depo kapasitesi	50 lt	47 lt
Bagaj hacmi	440 lt	519 lt
Ağırlık	1320 kg	1322 kg
Tüketim (fab. ver.)	3.3/3.8/4.4 lt/100 km	5.2/6.7/9.2 lt/100 km
Uzunluk	4368 mm	4648 mm
Genişlik	1792 mm	1799 mm
Yükseklik	1495 mm	1407 mm
Aks mesafesi	2638 mm	2698 mm
FİYAT	77.900 TL	81.000 TL

TEST VERİLERİ	FIAT EGEA HB DCT	HONDA CIVIC SEDAN OTOMATİK
0-100 km/s hızlanma (sn)	10.4	11.6
0-400 m (sn)	16.1	19.7
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	39.7	39.9
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.1	40.2
Gürültü 100 km/s (dB)	67	66
Test tüketimi (lt/100 km)	5.7	8.2
Menzil (km)	877	573



Honda Civic Sedan iç mekan tasarımı konusunda çekici. Özellikle alçakta konumlandırılan kokpit tasarımını sevdim.

ABD'DE AVRUPALILAR ŞOV YAPTI

LOS ANGELES OTOMOBİL FUARI KASIM AYINDA KAPILARINI AÇTI. FUARDA BİRBİRİNDEN İLGİNÇ PEK ÇOK ARAÇ SERGİLENİRKEN AĞIRLIKLIL OLARAK AVRUPALI ÜRETİCİLERİN YENİLİKLERİNİ GÖSTERMESİ ABD'DE OTOMOTİV ENDÜSTRİSİNDE İŞLERİN İYİ GİTMEDİĞİNİ DE ORTAYA KOYDU. GÖRÜNEN O Kİ AVRUPALI ÜRETİCİLER ARTIK İYİDEN İYİYE ABD PAZARINDA SÖZ SAHİBİ OLDULAR.

MAYBACH S650 CABRIOLET

Pek çok üretici araçlarının hem performanslı hem de lüks olduğunu belirtir ancak söz konusu Maybach olunca bu iddia gerçekten herkes tarafından kabul görür. S Serisi'nin üstü açık bu versiyonu sadece 300 adet üretilecek. Araç 2017 baharında satışa sunulacak ve fiyatı da vergiler hariç 300 bin Euro olarak belirlenmiş. 6.0 litrelik V12 motora sahip olan otomobil 630 HP güç ve 1000 Nm üretiyor.

ALFA ROMEO STELVIO

Alfa'nın ilk SUV modeli olan Stelvio, Giulia ile aynı platformu paylaşıyor. Önümüzdeki yıl satışa sunulacak olan model farklı güç alternatiflerine sahip olacak. Ancak fuarda da sergilenen ve serinin en güçlüsü unvanının sahibi Quadrifoglio versiyonu olacak. 2.9 litrelik benzinli turbo destekli motorundan 503 HP güç üreten model 3.9 saniyede 0-100 km/h hızlanmasını tamamlıyor, üstelik aracın maksimum hızı da 280 km/s'nin üstünde.

SUBARU VIZIV-7

Subaru'nun, geleceğe dair fikirlerini sergilediği konsept araçlar serisi Viziv'in son örneğini Los Angeles Otomobil Fuarı'nda Viziv-7



MAYBACH S650 CABRIOLET



MAZDA RT24-P



ALFA ROMEO STELVIO



MINI COUNTRYMAN



Maybach S 650 Cabriolet



SUBARU VIZIV-7



JAGUAR I-PACE

#JaguarElectrifies



MAZDA CX-5

Concept adıyla gözler önüne serdi. Araç yaklaşık 5.2 metrelik uzunluğuyla gelmiş geçmiş en büyük Subaru modeli olacak. Yaklaşık 2 metre genişliğindeki konsept 1.8 metre yüksekliğinde. Aracın dingil mesafesi ise 2.9 metrenin üzerinde. Araç yollarla ilk olarak Kuzey Amerika'da 2018'in ilk çeyreğinde buluşacak.

JAGUAR I-PACE

Elektrikli otomobillere kayıtsız kalamayan Jaguar, I-Pace adını verdiği aracı tanıttı. Jaguar I-Pace Concept 400 HP gücü 700 Nm tork üreten elektrikli motoruyla 0-100 km/s hızlanmasını 4 saniyede tamamlıyor. 90kW/S lityum iyon bataryası kullanıcılarına 500 km'den daha uzun bir menzil sunuyor. Araç 2018'de yollarda olacak.

MAZDA CX-5

KODO tasarım felsefesini ilk ürünü olan CX-5 yeni nesliyle Los Angeles'da yer aldı. Araç öncüsüyle benzer tasarıma sahip olsa da yeniliklerini belli ediyor. Özellikle çekik gözlü far yapısı sayesinde modelde MX-5 ile ortak bir tasarım kullanılmış. Araçta

hala 2.2 dizel, 2.0 ve 2.5 litrelik benzinli güç üniteleri kullanılıyor. Ancak Mazda yaptığı açıklamada şaside ve motordaki iyileştirmelerle aracın dinamizmi artarken yakıt tüketimini de düşürdüğünü belirtti. Şasi de % 15.5 daha rijit hale getirilmiş. Mazda Türkiye'nin yaptığı açıklamaya göre bu model ülkemize sadece 2.0 litrelik benzinli motorla 80 adetlik bir siparişle ithal edilecek.

MINI COUNTRYMAN

Aslında ikinci nesil Mini Countryman daha önce lanse edilmişti ancak ilk kez bir fuarda sergileniyor. Daha büyük gövdeye sahip olan otomobilde yine dört tekerlekten çekiş sistemi sunulacak. Modelin elektrikli versiyonu ise sadece elektrikle 40 km'lik menzile sahip olacak.

MAZDA RT24-P

Mazda standındaki tüm gözlerin çevrildiği bu spor model safkan bir yarış otomobili. 2.0 litrelik 4 silindiri motorundan 600 HP güç üreten araç Ocak ayındaki Daytona 24 saatlik yarışlarda ilk kez yollarla buluşacak.

10 NUMARA 5 YILDIZ MEKANLAR



NOPA / RESTAURANT

Haftanın her günü yolumun düştüğü Nişantaşı'nın göbeği olan Atiye Sokak'ta yakın bir arkadaşımın doğumgünü kutlamasıyla harika bir mekanı biraz geç de olsa keşfettim; Nopa. Kafe kültüründen yavaş yavaş sıkılmaya başladığım için böylesi her mutfağın yer aldığı mekanlar benim için vazgeçilmez bir hal almaya başladı.

Mekana girdiğimde herkes gibi ilk dikkatimi çeken harika ambiyansı oldu. Beyaz örtülü masaların şıklığından tutun da çalışanların şıklığına alkışlamak istedim. Duvarlar tamamen çiçeklerle örtülmüş. Sorduğumda 60 çeşit bitki olduğunu öğrendim. Hem içeride hem dışarıda büyük alanları var. Akşam yemeklerinde dışarı tercih ediliyor. Üstü açılıp kapanabilir bir sistemle inşa edilmiş. Hava durumuna göre ayarlanıyor.

Menüde başlangıçlardan ana yemeklere çok farklı mutfaklardan lezzetler yer alıyor. Fiyatlara baktığımda beklediğimden daha düşük rakamlar gördüğümü söyleyebilirim. Zaten sosyal medyanın hayatımıza girmesiyle tüketimin daha da arttığı son yıllarda özellikle lüks mekanlar fiyat ortalamalarını aşağıya çekmeye başlamıştı. Yani bu demek oluyor ki; ortalama bir gelirle istediğiniz her mekanda yiyip içebilirsiniz.

YAZI EMRE KARA



VOLKSWAGEN ARENA

Sıla'nın 11 Kasım'daki konserini izlemek için ilk kez gittim Volkswagen Arena'ya. Maslak'ta konumlanmış büyük bir gösteri merkezi. Tribünlerden ve sahne içi oturma alanlarından oluşuyor. Nispeten daha geniş olması gerektiğini düşündüğüm yüksek bir sahnesi var. Avrupa'daki O2 Arena sahnelerini aratmayacak kadar iyi ses, ışık tesisatına ve dev LED ekranlara sahip. Yıllardır konser izlemekten en keyif aldığım mekan Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Tiyatrosu olsa bile orada açık alanda sesin dağılıyor olması sebebiyle müziği çok iyi duyamama sıkıntısı yaşıyorum. Volkswagen Arena'daki akustik muhteşem. Hem orkestrayı hem de solisti kusursuz bir şekilde duyabildim. Bir konserin en olmazsa olmazı da bu olmalı zaten.

Volkswagen Arena, UNIQ İstanbul projesi kapsamında 12.000 metrekarelik bir alanda yer alıyor. Mekan içerisinde yiyecek, alkollü ve alkolsüz içecek satışı da gerçekleştiriliyor. Mekanın açılış amaçlarından biri ağırlıklı olarak canlı konserlere yer vermekle birlikte kurumsal etkinliklerden ödül törenlerine, moda şovlarından TV programlarına kadar geniş bir etkinlik yelpazesine ev sahipliği yapmış. Alan, 2.500 oturmalı, 3.500 ayakta olmak üzere yaklaşık 6.000 kişilik bir kapasiteye sahip.



ARAZİYE ÇAĞIRIYOR RIZA ESENDEMİR

DİREKSİYONDA **ARIZA** VAR

twitter.com/rizaesendemir

facebook.com/arizashow

instagram.com/rizaesendemir

youtube.com/arizatvofficial

Ü

lkemizde üretildiğini duyduğum anda gururlandığım Hyundai i20 ailesinin arazi aracı görünümlü versiyonu i20 Active, yerden yüksek yapısı ve sert tasarımıyla tam da bu havalarda şehrin gürültüsünden

kaçmak için iyi bir yol arkadaşı.

Hyundai'nin ülkemizde üretim yaptığını biliyordum ancak bu kadar iyi otomobillerin bantlarından indiğini bilmiyordum açıkçası. Benim için böyle bir otomobilin Made in Turkey imzası ile dünyanın pek çok ülkesinde satılıyor oluşu gurur duymamı sağladı. i20 aslen küçük sınıf bir model olmasına karşılık Active versiyonu yerden yüksek yapısı sayesinde olduğundan daha büyük görünüyor. Özellikle test aracının kırmızı gövdesi ve onunla tezat oluşturan siyah ve gri parçaları ile yolda ilerlerken herkesin gözümün üstünde olması çok hoşuma gitti. Ben şahsen küçük otomobilleri her zaman kullanışlı bulurum. İstanbul gibi trafiğin yoğun olduğu şehirlerde küçük otomobiller çok avantajlı. Yerden yüksek yapıyla araçlarsa benim için olmazsa olmazlardan. Hem kendimi güvende hissetmem hem de daha fazla görüş açısına sahip olmam nedeniyle SUV'ları sevmişimdir. i20 Active iki bu iki özelliği bir otomobilde sunmasıyla çok hoşuma gitti.



Bu otomobilde farklı motor alternatifleri olsa da Hyundai'nin yeni 1.0 litrelik benzinli motorlusunu kullanma fırsatı yakaladım. Turbolu bu motorun eğer ruhsatına bakmasaydım kesinlikle bu kadar küçük bir hacme sahip olduğunu düşünmezdim.

Çok fazla tekniğe girmeden aracın ilk andan itibaren yüksek süratlere çıkma isteğinin yüksek olduğunu söyleyebilirim. Araç yüksek süratleri de hissettirmede için kısa sürede hızlanıyorsunuz. Ben dikkatli olmasam trafik cezası bile yiyebilirdim ☺

İstanbul'da manuel vites kullanmak pek kolay değil; gerçekten yoruluyorsunuz. Ancak Active'de debriyajın yumuşak yapısı sayesinde hiç zorlanmadım.

Modelin iç mekanında farklı renk alternatifleri var. Bu sayede de sıkıcı bir ambiyanstan kurtuluyorsunuz. Ortadaki navigasyon ekranının da etkisiyle iç mekanda kaliteli bir ortam elde edilmiş. İşim gereği benim için önemli olan müzik sistemi ise ses çıkış kapasitesiyle oldukça başarılı olmasına karşılık ses şiddetinin artmasıyla kalitesinden ödün veriyor.

1 haftalık sürüşün ardından üzülerək ayrıldığım Hyundai i20 Active uzun zamandır kullandığım en keyifli otomobillerden oldu. Aracın offroad tarzı dış tasarımı sayesinde de direksiyona geçtiğim anda içimden kendimi şehrin gürültüsünden kurtarmak geldi.





ARABADA ŞARKI DİNLEMENK BİR RİTÜELDİR

TÜRK POP MÜZİĞİNİN EN ÖZEL SESLERİNDEN MÜZİSYEN&DOKTOR FERHAT GÖÇER'LE SWISSOTEL THE BOSPHORUS İSTANBUL'UN EXECUTIVE TERAS SÜİTİNDE SOHBET ETMEK ÜZERE BİR ARAYA GELDİK. BUGÜNE KADAR KULLANDIĞI OTOMOBİLLERDEN YENİ PROJELERİNE KADAR PEK ÇOK ŞEY ÖĞRENDİK... RÖPORTAJ EMRE KARA

Otomobillere olan ilginiz ne zaman başladı?
Çocukluğum köy yerinde geçti. Birkaç arkadaşla bilyalı tahta tekerlekli arabalar yapmaya uğraşıyorduk. Her modelde bir özellik geliştiriyorduk. Birinde fren mekanizması yapıyorduk, sonrakinde direksiyon kapasitesini arttırıyorduk mesela. Yedek tekerlekler için ormana çıkıp malzeme arıyorduk. Dingilleri, oturak yerleri falan genelde ahşaptı ama bazı metal aksamları da vardı.

Ehliyetinizi ve ilk arabanızı ne zaman almıştınız?

Ehliyeti 20 yaşında, ilk arabamı mecburi hizmette aldım. Yeşil bir Renault Broadway'di.

Sonrasında hangi araçları aldınız?

Daha sonra yeşil renk Toyota bir araç aldım. İlerleyen zamanlarda koyu fümre renkli bir Alfa Romeo'm, ondan sonra da gri renkli bir Mercedes CLK sahibi oldum. Son 10 yıldır SUV kullanıyorum; Range Rover, siyah renk.

Neye dikkat ediyorsunuz araç seçerken?

Beni motor gücü ya da teknik özelliklerden önce dizayn etkiler. Alfa Romeo 156'nın dizaynına hastaydım. Mercedes CLK'ların

ilk modelleri beni çok etkiler. Mercedes uzun bir dönem hantal kalmıştı tasarım konusunda. Sonra bir değişim dönemi yaşadı. Son zamanlarda o devrimden sonra ortaya çıkan yeni jenerasyon Mercedes'lerin çok güzel dizaynlarının olduğunu düşünüyorum. Yaş ilerledikçe konfor, yol güvenliği ve güç gibi beklentilere de giriyorsunuz. Aradığım tüm bu özellikleri Range Rover'larda bulduğumu söyleyebilirim.

Üretimi sona eren bir aracı günümüz teknolojisiyle yeniden imal etmek ister miydiniz?

Ford Mustang 1967! Aşık oldum araca. "Düştüm Ben Yollara" video klibimde kullandım. Aslında kendi araçlarımın hepsini kliplerimde kullandım; bir tek Broadway hariç. O dönem müzikle uğraşmıyor, hekimlik yapıyordum.

Kliplerinizde bu kadar çok arabaya yer vermeniz illa ki bir sebebi vardır...

Müziğin yolculuğa müthiş bir yol arkadaşı olduğunu düşünüyorum. İlk video klibim "Dön Diyemedim"de CLK Mercedes aracımı görebilirsiniz. Üzerine çekim amacıyla takılan bir sürü dış aparatlar vardı. Hatta çizilir mi çizilmez mi diye epey bir içimiz gitmişti. ☺

KAZA GEÇİRDİM, DEREYE UÇTUM...

Hız yapmaktan zevk alıyor musunuz?

Ben tam araba kullanmaya başladığımda tecrübesizliğimden kaynaklanan çok kritik bir trafik kazası geçirdim. Hemen sonrasında Alfa Romeo'yu aldığımda hayati tehlike atlattığım çok ağır bir kaza daha geçirdim; dereye uçtum. Orada arabanın sağlamlığını da anlamış oldum. Alfa Romeo gerçekten bu konuda çok iyi. Onun arkasından "Biri Bana Gelsin" şarkısının çıktığı dönemde bu sefer aracı ben kullanmıyorken bir trafik kazası yaşadık. Dolayısıyla geçirdiğim trafik kazaları bana birer uyarı gibi gelir. Yol bomboş olsa bile 110 km/s'nin üstüne çıkmam. Çocuklarımı da uyarırım. Çok hız yaparım dediğinizde bencillik yapmış oluyorsunuz!

Toplu taşıma araçları kullanıyor musunuz?

Amerika'da ve Avrupa'da, tamamen metroya biniyorum. Oğlum Londra'da olduğu için oraya çok sık gidiyorum. Elime harita alıp geziyorum.

Çok sık seyahatler yapan birisiniz.

Trafiği kusursuz olan bir şehir gördünüz mü?

İstanbul'daki trafik keşmekeşinden çok daha yoğun yerler var. Buradaki sıkıntının daha büyüğünü Londra'da, New York'ta, Melbourne'de de yaşadım. Şangay'da nispeten kalabalık ne kadar olursa olsun sürekli bir akıcılık gördüm.

İstanbul'da trafiğin yoğun olduğu saatlerde acil bir yere yetişmeniz gerekirse ne yapıyorsunuz?

Hastanede aktif cerrahi yaptığım dönemde zamanım çok kısıtlı oluyordu. O yüzden çekimlere ve konserlere motor kuryeyle gidip geliyordum. Soğuk alıp rüzgar yiyorduk. Kendimizi korusak bile ateşleniyorduk ama işimize vaktinde yetişiyorduk. Hala bile yapıyorum zaman zaman.

TAMAMEN PROJE ALBÜMLER YAPMAK İSTİYORUM

Arabada şarkı dinlemek önemli mi?

Arabada şarkı dinlemek bir ritüeldir. Nasıl bir belediye



otobüsünde kulaklıkla cep telefonundan şarkı dinleme gerçeği varsa, bir de arabada radyoyu açıp şarkı dinleme gerçeği var. Mesleki açıdan yaklaşayım. Arabada dinlediğin ses yüksekliği, denge, mix, sesin parlaklığı, frekansların dengesi... bir takım teknik şeylerin son noktasıdır. Arabada dinleyip tekrar tekrar çok mastering değiştirdiğimiz olmuştur.

Catwork'le "Silinmeyen Hatıralar", Altan Çetin'le "Yarabbim", Volga Tamöz'le "Düşüm Ben Yollara" müzik tarzınızdan farklı projelerdi...

Onlar benim ana albüm trafiğinin içerisinde olan şeyler değil. Bu projelerdeki gibi dans ya da elektronik müzik denemeleri daha çok deneysel aşamada tek parçalık projeler halinde yapıyorum. Tutar mı tutmaz mı kaygısından öte heyecan duyduğum ve yapmak istediğim için, bunu da yapınca nasıl bir geri dönüş gelir bana diye merak ettiğim için yapıyorum. Tamamen proje albümler de yapmak istiyorum ama zamanı var...

Ne gibi fikirleriniz var?

Klasik Batı müziği, napolitenler, aryalardan oluşan bizim etnik sazlarımızın içinde olup süslediği akustik formda bir albüm hazırlamak gibi. Bir de türkü albümü hazırlamak gibi ama farklı formatta. Mesela içinde hiçbir etnik sazın olmadığı, sadece piyano ve gitarla birlikte yorumlanmış bir proje mesela. Bunun gibi zıt vuruşlu şeyler.

BURAY'IN YILDIZI ÇOK İYİ PARLIYOR...

Siz her albümde yeni bir ismin şarkısına yer veriyorsunuz...

Besteniyolla.com isimli bir internet sitesi açtık. Youknow'da yine amatör bestecileri konuk alıp onların şarkıları dinledik.





Bunlar ilk kez yapılan şeylerdi. “Ayrılacak Ölürüz Biz”, “Unutmuş Çoktan”, “Kalbe Kiralık Aşklar” gibi şarkılar ve çok özel isimler kazandık bu platformlardan.

Sıla Gençoğlu’nun albümü yokken sizin albümünüzde “Vur Kadehi Ustam” şarkısı vardı değil mi?

Sıla, Kenan Doğulu ile birlikte sektör içerisinde çalışıyordu ama Sıla ismini Türkiye tam olarak duymamıştı. Oğuzhan Koç, Buray, Zeki Güner... Şimdi her biri bu ülkenin en önemli müzik starları. Özellikle Buray’ın son dönemlerde yıldızı çok iyi parlıyor. İyi şarkı söyleyebilmenin yanında besteci yönü de çok kuvvetli. Dolayısıyla yakın geleceğin en önemli müzisyenlerinden biri olacaktır. Bizim onlarla zamanında kurduğumuz ilişkiler bu yolculukta doğru yolda ilerlediğimizin göstergesi.

SAHNE ER MEYDANIDIR...

Konserlerinizde albümlerinizin dışında geniş bir repertuarınız var...

Ben performans sanatçılığından geldim. 1993-94’te şarkı söylemeye başladım. 11 yıl sonra albüm çıkardım. Ben sahnede söylemekten keyif aldığım ve insanların dinlerken beğeneceğini düşündüğüm bir repertuar hazırlarım. Sahne er meydanıdır. Benim şarkım ya da başkasının olmasının önemi yok.

Albümünüz yokken Harbiye Açıkhava Tiyatrosu’nda yıllarca konser yapmışsınız...

2001’de ilk Açıkhava konserimi verdim. Albüm çıkana kadar 4 sene konser yapmaya devam ettik. Yıllarca belirli bir kitle oluşuyor.

Bir gün müziği bırakmak zorunda kalsanız mutlu olabilir misiniz?

Ben müzik için hayatımı feda ettim. Kör olsam, sakat olsam yine müzik yapmaya devam ederim. Yeter ki gırtlığım kesilmesin, sesim gitmesin.

BU ÜLKE BANA AŞK VERDİ...

Albümlerinize bol bol klipler çekiyorsunuz.

Maliyeti yüksek işler. Her birinin geri dönüşü oluyor mu?

Hayatta hayal ettiğim çoğu şeyi yaşadım. Maddi bir kaygı içerisinde yapmıyorum bu işi. En basit göstergesi kliplerdir bunun için. Bir albümde kliplenmesi istediğim tüm şarkıları kliplendiriyorum. Çünkü bu ülke bana şöhret verdi, eş verdi, çocuk verdi, para verdi, aşk verdi... Ben de hem şükrediyorum hem de mümkün olduğu kadar tadını çıkarmaya çalışıyorum.

600.000 DOLARLIK YATIRIM YAPTIK

Siz de kısa videolar çekip sosyal

medyada hesaplarınızda paylaşıyorsunuz...

İleride kendime boş vakit ayırıp bu işlerle de ilgilenmek istiyorum. Çünkü benim evimin yanında 2 kat yüksekliğinde 150 metrekarelik özel yapılmış bir televizyon stüdyosu var. 600.000 Dolarlık bir yatırım yaptık bu iş için. Bu stüdyoda çalışan ekiplerimiz bize sosyal medya içerikleri üretiyor. Sadece bize değil, başka firmalara da içerikler üretiliyor. Youtube ve diğer platformlar için video klipler çekiliyor. Keyifli şeyler yapıyoruz. İnternette bize ulaşan müzik adına görsel desteğe ihtiyacı olan amatör sanatçılara da yardım ediyoruz. Benim sosyal medya hesaplarımda televizyonda dönen video kliplerim haricinde bu stüdyoda sadece internet için hazırladığımız video klipler izleyebilirsiniz.

Yeni albüm hazırlıklarınız nasıl gidiyor?

2017’nin ilk aylarına yetiyecek görünüyor. 10 şarkı olacak. Kendi bestelerim var. Zeki Güner’e, Buray’a ait şarkılar var. Yine yeni isimlere ait eserler olacak. Erkin Koray’dan bir şarkı var. Ozan Çolakoğlu, Ozan Doğulu, Febyo Taşel, Alper Atakan gibi tarzını ve üslubunu sevdiğim kalabalık bir aranjör grubuyla çalışıyoruz.

NEW ROADSTER 2016



BOSPHORUS

ATATÜRK OTO SAN. SİT. 53. SOKAK NO-3
MASLAK / İSTANBUL

TEL- 0212 356 53 53 FAX- 0212 356 63 56
WWW.BOSPHORUSMOTOR.COM



SADECE SENİN İÇİN, SADECE SANA ÖZEL

KİŞİYE ÖZEL TASARIMLARIN ÇIKIŞ NOKTASI HER ZAMAN BU OLMUŞTUR. SİZE ÖZEL TASARLANMIŞ ÜRÜNLER, SİZİ DE ÖZEL HİSSETTİRİR. GÜÇLER BİRLİĞİ İŞTE BU NOKTADA BİR ARAYA GELMİŞ.

YAZI ZEYNEP ULUŞAHİN

İnsanlar nasıl bir sevginin eseriyle dünyaya gelirse, üretilen ve hayata kazandırılan her ürün de bir tutkunun eseridir. İşte karşında duran bu motosiklet tam anlamıyla tutkunun eseri. En mutlu insanların her şeye sahip olan değil, her şeyi en iyi yapanlar olduğuna inanan biri olarak, Yamaha XSR700 ile doğduğu garajda buluştum. Uzer kardeşlerin yüzlerine yansıyan gülümsemeyse tam da bu mutluluğun temsiliydi.

YAMAHA DESTEKLİYOR

Bunker Customs kurucularından Can ve Mert Uzer kardeşler, Yamaha Motor'un dünyaca ünlü 'Yard

Built' projesi kapsamında, XSR700'ün hafifliğini ve gücünü sadece asfaltta değil daha bozuk yol koşullarında da tadını çıkartabilecek bir hale getirmek için tam 3 ay boyunca gece gündüz çalıştılar. Bu uzun ve heyecanlı süreç sonunda Tracker Tarzı XSR700'ü ortaya çıkardılar.

Korunmuş sembolik tarz ve tasarımlarıyla, hiç ödün verilmemiş sürüş kabiliyetiyle dünya devi, efsanevi Yamaha imzasına, yaratıcılıkları ve yenilikleriyle "Faster Sons" felsefesinin yaşayan örneği gerçek konsept motosiklet XSR700'ün retro ve sokak tarzına kişisel yorumu ekleyen Bunker Customs'ın imzası da

eklenince bu melez ortaya çıkmış.

DÜNYA PEŞİNDE

Dünyada custom (kişiyeye özel) motosiklet yaratma peşinde koşan, sunulan kalıplara sığmak istemeyen özgür ruhlara fırsat veren Yamaha Yard Built projesi, motosiklet camiasında bir ilke imza atarak motor severlerle buluştu. Yamaha'nın üstün teknolojisine sahip yepyeni modeller, yetenekli custom yaratıcıları tarafından özgün modellere dönüşürken, bu modeller sonrasında custom motosiklet sürmek isteyen Yamaha kullanıcılarına satışa sunuluyor. Hem yaratıcının hem de kullanıcının

hayallerini gerçekleştiren 'Yard Built' projesi tüm dünyada hızla yayılıyor.

Bunker Customs kurucularından Can Uzer "geçtiğimiz on yıla baktığımızda başlarda tüketici tasarlanmış hazır birkaç paketten birinde karar kılıyor ve yatırımını o ürüne yapıyordu. Son yıllarda durum çok değişti. Artık markalar ürün yelpazelerinde yüzlerce ekstra aksesuar ve parça sunmaya başladılar. Yamaha'nın bu yöndeki atılımı bizi çok heyecanlandırıyor. Yamaha kişiselleştirme anlamında tüm dünyada yaşanan bu dönüşümü öngörerek adapte oldu ve şu anda kişiselleştirme

konusunda diğer markalarda olmadığı kadar olanak sunuyor” diyor.

Motosiklet kullanıcısı farklılaşmak, kendine özel olmak istiyor.

ÖZEL OLMAK İSTEYENLERE

Amerika’dan başlayıp ardından da Avrupa’ya yayılan ve tüketici tercihlerini değiştiren bir akım “Retro” tarz olarak da adlandırabilecek bu akım sadece motosiklet için değil birçok tüketim alanında hissedilir şekilde ortaya çıkıyor. Henüz Türkiye’de çok yeni olan Retro akımı motosiklet dünyasında, kişiselleştirme ve geçmişten belirli bir dönemin izlerini yansıtmaya olarak tanımlanıyor. Yamaha Motor Türkiye olarak bu akımın motosiklette yaygınlaşması için çaba sarf edeceğiz diyen Yamaha Motor Türkiye Satış & Pazarlama Müdürü Nihat Çadircı, bu konuda öncü olmak istediklerini söylüyor ve sözlerine şöyle devam ediyor: “Motosiklet tüketicisi, herkesin bulup satın alabileceği standart bir üründen ortaya çıkarılan kişiselleştirilmiş ya da bol aksesuar içeren bir motosikletle, farklılaşma, farkındalık yaratma ve kendine özel olma gibi duygulardan oldukça keyif alıyor. Yamaha olarak Yard Built projesinde bizim de çıkış noktamız bu”. Bunker’in Türkiye’de custom motosiklet alanında profesyonel işler çıkaran özel bir yeri olduğunu belirten Çadircı, işbirlikleri sonunda ortaya üst seviyede bir ürün çıktığını ve Bunker Customs elinde kişiselleşen Tracker Tarzı XSR700’un Yamaha Avrupa’da da beğenilerek ‘Yard Built’ projesi kapsamında lanse edildiğini belirtti.

NASIL YAPILDI?

Bunker Customs, Sport Heritage modelinde kendi Tracker tarzı yorumunu yaratmak için, seleyi yükseltti ve ön kısımda sürücünün hareket edebileceği daha fazla alan açtı. Aynı zamanda,



egzozun konumunu değiştirerek ve ön tekerlek için her arazide sürüşe uygun 19 inç boyutunda bir jant seçerek, motosikletin yerden yüksekliğini artırdı.

Motosiklete o gerçek Bunker görünümünü kazandırmak için, yakıt deposu korumaları, yan paneller, ön ve arka çamurluk, radyatör korumaları ve sele plakası da dahil olmak üzere tüm gövde panelleri, el yapımı 2 mm alüminyum parçalar ile değiştirildi. Yakıt deposu korumalarını taşıyan CNC ile işlenmiş alüminyum omurga da üstten bakıldığında çarpıcı bir görünüm yaratmak için zımparalandı ve parlatıldı. Renthall çubukları, yeni sürüş pozisyonu için yeterli yüksekliği sağlıyor ve bunun sonucunda sele 6 cm daha yüksek. Bunun için, fabrikadan çıkan her

XSR700 modelinin kadrosuna takılabilecek cıvatalı bir uzatma kullanıldı. Süet deri döşeme, seleye orijinal kilitleme mekanizmasını da koruyan bir tarz ekliyor.

Bozuk yollarda dahi iyi görünümü korurken konfordan ve pratiklikten taviz vermemek için, özel motosiklette standart çatallar yerine MT-09 Tracer modelinin ters üniteleri kullanılmış. Standart jantların yerine de havalı Super Tenere telli jantlar ve bu jantlarla birlikte Goldentype GT201 lastikler tercih edilmiş.

5,5 inç büyüklüğündeki bir halojen far, özel bir montaj yerinde bulunuyor ve ikisi de 8 mm çelik borudan yapılmış özel ön çamurluk bağlantısını tamamlıyor.

Her arazide sürüş pratikliği için, susturucunun ve egzoz manifoldunun

yerleri değiştirilerek yerden yükseklik 14 cm’den 20 cm’ye çıkarılmış. Egzoz sistemi, paslanmaz çelik malzemeden el ile işlenerek yapılarak, susturucunun ve 2 kanalı birleştiren parçanın kesiştiği noktada bir Akrapovic katalitik konverterle tamamlanmış.

Bunker Customs, bu özel motosikleti sepet kavrama ve fren kolları, ayak dayamaları ve yan ayaklar gibi çok sayıda orijinal Yamaha aksesuarı ile donatıp ve 80’lerden ilham alan basit ve sade, fakat son derece güzel bir boya ile gövdeyi tamamlamış.

Hemen buradan bu serüvenin henüz yeni başladığının ve Uzer kardeşlerin naked görünümünü koruyarak daha uzun yol motoru tasarlamayı planladıkları müjdesini bu satırlardan verelim.





@ksalcioğlu

#AsfaltınYıldızı

Geçtiğimiz ay otomobil markaları neler yaptılar, hangi yeni teknolojileri tanıttılar, neleri vurguladılar neleri unuttular, kimlere sponsor oldular, alkış mı topladılar eleştiri yağmuruna mı tutuldular ve daha neler neler... Benim gözüm ve sizlerin yorumlarıyla, eğrisiyle doğrusuyla işte #AsfaltınYıldızı'nda ilk 11!

KALUST ŞALCIOĞLU



peugeotturkiye



Peugeot'nun efsane i-Cockpit teknolojisinin en ileri versiyonu, yeni SUV'u 3008'le birleştirdi...



hondatr



Yeni Honda Civic Sedan'ın kaptan köşkü...
Oldukça şık olmuş bence...



jaguarturkiye



Kış kapağı
dayandı... Ya
SUV olsun
ya da Jaguar
XF gibi 4
tekerlekten
çekişli olsun...



auditurkiye



Birisi güç mü dedi? 610 Beygir mi dedi? Hem de V10 mu?
Peki, alın size Audi R8...



citroenturkiye



WRC (World Rally Championship)'den
Citroen C3
manzaraları... Nasıl
da tozu dumana
katmış...



vwturkiye

...



Sınıfının en sorunsuz otomobillerinden VW Jetta... Hani evladiyelik derler ya...



renaultturkiye

...



Renault Türkiye, yenilenen Clio'yu "Aşktutulması" hashtag'iyle paylaşmış... Aşık olunmayacak gibi değil...



opelturkiye

...



Opel'den sonbahar TBT'si... 1.2 litrelik motoruyla, 1935 model P4...



kiaturkiye

...

Kia'dan, yaratıcı Sportage paylaşımı... Alkışlamamak olur mu?



lexusturkiye

...



2016 Paris Motor Show'dan... Lexus'un fiberden yapılmış Kinetix Koltuk Konsepti...



skodaturkiye

...



Skoda Kodiaq... Fotoğrafın sağ tarafı -40 derece, sol tarafı 90 derece... Her durumda yola devam yani...

2016

2006





PICKUP'LARDA GALİP AMAROK OLDU

SOSYAL MEDYA ÜZERİNDEN YAPTIĞIMIZ VE TAMAMEN SİZLERİN BELİRLLEDİĞİ "AYIN YILDIZI" ARAŞTIRMAMIZIN KAZANANI VOLKSWAGEN AMAROK OLDU.

Türkiye'nin yerli otomobil dergisi olarak sosyal medya üzerinden "Otostil Ayın Yıldızı" isimli araştırma başlattık. Artık her ay Facebook ve Instagram hesaplarımız üzerinden sizlerin önüne modeller sunuyor ve hangisini seçtiğinizi soruyoruz. Yılsonundaysa Otostil Yılın Yıldızını belirlemek için yine sizin fikirlerinizi alacağız. "Otostil Ayın Yıldızı"

olarak belirlediğimiz sosyal medya araştırmamızda amacımız öncelikli olarak sizlerle birlikte sohbet etmek. Yani siz değerli okuyucularımızla sosyal medya üzerinden sohbet etme fırsatı bulmak ve bu sırada gelen cevaplarla iletişimimizi güçlendirmek. Sadece sizlerle değil, sizlerin de kendi aranızda yaptığınız sohbetleri takip ederek hem keyifli anlar yaşıyoruz hem de sizin düşüncelerinizi

öğrenmiş oluyoruz. Bunun yanında sizlerin otomobil seçimlerini araştırmak için yaptığımız bu araştırma aynı zamanda bizlere hazırladığımız haberler konusunda da çok önemli bir yardımcı oluyor. Yerli Otomobil Dergisi'nin bunu yapmasından başka normal bir şey olamaz. Gerçek kullanıcılar ve onların seçimi bizler için çok önemli bir kriter ve sürekli olarak en çok değer verdiğimiz konu.





oto
stil otostildergi

Takip Et

1134 beğenme

2h

otostildergi İşte Aralık sayısının araştırması. Sizce hangisi? #NissanNavara mı? #MitsubishiL200 mü? #VolkswagenAmarok mu? #ToyotaHilux mu?

#Nissan
#Mitsubishi
#Volkswagen
#Toyota

#otostilayınıyıldızı #SizceHangisi
#otostilcom #otostildergi
#cars #car #araba #arabalar #auto
#otomobil

ototutkunuu Amarok
furkan_varis Hilux
ahmetyesin_02 Amarok
tacnuraydin Hilux

Beğenmek veya yorum yapmak için giriş yap.



Otostil

7 Kasım, 09:14 · 6

İşte Aralık sayısının araştırması. Sizce hangisi? #NissanNavara mı? #MitsubishiL200 mü? #VolkswagenAmarok mu? #ToyotaHilux mu? ... Devamını Gör



4.4 Bin Beğenme 1.3 Bin Yorum 45 Paylaşım



2500 KİŞİ KATILDI

Bu ay önceki aylardan farklı olarak 4 model arasından tercih yapmanızı istedik. Araç kategorisi olarak da son dönem yeniden yükselişe geçen pickup'ları seçtik. VW Amarok, Toyota Hilux, Mitsubishi L200 ve Nissan Navara arasında geçen mücadelede katılım birhayli fazla oldu.

Sonuçta Facebook ve Instagram üzerinden 1700'e yakın yorum yapılan araştırmada karşımıza 1400 oy çıktı. Elde ettiğimiz sonuç tamamen sizler tarafından belirlenmiş durumda. Dileyenler hesaplarımıza girerek bu sonuçları birebir olarak takip edebilir. Sizlerin büyük desteğiyle sona eren araştırmamızda

VW Amarok birinci, Toyota Hilux ikinci, Mitsubishi L200 üçüncü ve Nissan Navara dördüncü oldu.

VW Amarok özellikle yeni motoruyla sosyal medyada bir hayli popüler. Yapılan yorumlarda takipçilerimiz birbirleriyle bu araçların güçlü ve zayıf yönlerini de paylaşmışlar.

Aslında kazananın ya da kaybedenin olmadığı bir araştırmanın sonunca sizlerin ülkemizde popüler olan pickup'lar içinde hangi modelleri tercih ettiğinizi ya da hangi özelliklerin sizler için çok önemli olduğunu da notlarımız arasına eklemiş olduk. Bundan böyle dergimizde bu kriterlere göre yayınlar yapmaya devam edeceğiz.



#OtoSosyal

BU AY #OTOSOSYAL TEST SÜRÜŞÜ KÖŞEMİN KONUĞU, HONDA AİLESİ'NİN YAKIŞIKLI SUV'U CR-V'YDİ... İŞTE ALTI GÜNLÜK TEST SÜRÜŞÜMDEN ALTI GÜZEL KARE...

@ksalcioglu

ksalcioglu



CR-V'nin tasarımı, sokakta herkesin bakışlarını üstünüze çekecek cinsten... LED gündüz farları yakışıklılığına yakışıklılık katıyor...

ksalcioglu



Arka koltukta diz mesafesi rahat ötesi... Birkaç saat arka koltukta seyahat ettim... Bu kadar yüksek bir araçta bile binek otomobil konforunu yaşıyorsunuz...

ksalcioglu



"Sunroof" ya da "glass roof" olmazsa olmazım bir otomobilde... Baksanıza CR-V'nin içi ne kadar aydınlık ve ferah...

ksalcioglu



Yakıt tüketimi en çok sorulan sorulardan oldu sosyal medyada... Ben 100 km'de şehir içi - şehir dışı karışık 7,2 litre yakıt tüketimine imza attım dizel otomatik CR-V'mle... Benim kadar zorlamazsanız 6,4 litreye biter bu iş...

ksalcioglu

Biraz kirlenmiş mi? SUV test sürüşünde araziye çıkmamak olmaz tabii... Lüks SUV'ları aratmayacak bir performans sergiliyor Honda'nın canavarı... Yaklaşma ve uzaklaşma açıları çok iyi...



ksalcioglu



Bundan 10 yıl önce "Bu fiyata SUV olur mu?" derdik... Honda bir efsane yaratmış... Beklentilerinizi fazlasıyla karşılayacak Honda CR-V...



ŞAMPİYON BURAK ÇUKUROVA

**V1 CHALLENGE
2016 SEZONUNUN
TAMAMLANMASINA BİR
YARIŞ KALA BC VISION
MOTORSPORT TAKIMI'NDAN
BURAK ÇUKUROVA BU
YARIŞI BEKLEMEDEN
ŞAMPİYONLUĞUNU İLAN ETTİ.**

Sezon sonuna doğru yaklaşıırken, 5. ayağın 9 ve 10'uncu yarışları müthiş bir çekişmeye sahne oldu. Genel Klasman'da 'Altın Kupa' iddiasını sürdüren ilk 4 pilot Burak Çukurova, Ayhancan Güven, Göksun Erkek ve Adem Çetmen arasındaki mücadele, kelimenin tam anlamıyla tavan yaptı. İzmit Körfez Yarış Pisti'ni dolduran seyircilerden tam not alan V1 pilotlarına, her iki yarışta da ilgi büyüktü. Volkicar'ların sesi ile yankılanan Körfez Pisti, tarihi günlerinden birini daha yaşadı. Antrenman ve sıralama turlarıyla birlikte ısınan pistte, resmen heyecan fırtınası vardı. V1 Challenge'ın 5. virajını tüm motor sporları tutkunları, nefeslerini tutarak takip etti. Sıralama turları sonunda ISS adına yarışan BC Vision Motorsport Takımı'ndan

Burak Çukurova en iyi zamanı yapıp 'pole' pozisyonunu elde ederken, Çaykur Rizespor pilotu Ayhancan Güven ikinci, Mann Filter pilotu Efe Alpağlar ise üçüncü sıradan start alma hakkını kazandı.

ŞAMPİYON BURAK ÇUKUROVA

İlk yarışta, Ayhancan Güven mekanik bir sorun nedeniyle yarış dışı kalırken, Burak Çukurova 4'üncü gelerek 13 puanı hanesine yazdırdı ve Genel Klasman'da büyük bir avantaj elde etti. Bu moralle ikinci yarışa daha iddialı çıkan Çukurova, damalı bayrağı geçen ilk isim oldu. En yakın rakibinin 45 puan önünde bulunan ISS pilotu Burak Çukurova, böylece sezonun bitmesine 1 yarış kala birinciliğini ilan etti.



ARALIK'TA TİYATRO BAŞKADIR

KALUST ŞALCIOĞLU
KÜLTÜR ROTASI

twitter.com/ksalcioğlu

facebook.com/kalusts

instagram.com/ksalcioğlu



Sanat, müzik ve tiyatro; huzurlu bir ruhsal yolculuğun olmazsa olmaz enstrümanları... Bakın Aralık ayında sizlerin keyifli vakit geçirmeniz için seçtiklerim neler...

6 Aralık / 20:30 - Her Aşk Biraz Komiktir - Yunus Emre Kültür Merkezi Müşfik Kenter Sahnesi / İstanbul: İnsanlığın varlığından günümüze, çözümünü bulunamayan kadın - erkek savaşı. Aşkı birbirlerinde arayan Hande ve İrfan karakterleri üzerinden hayatlarımıza, aşklarımıza, kavgalarımıza ayna tutarak güldüren bir oyun. Yazar - Yöneten: İrfan Kangı. Oyuncular: Hande Katipoğlu, İrfan Kangı, Begüm Öner, Kerem Poyraz Kayaalp, Atilla Pekdemir.

13 Aralık / 20:30 - Sevgi Müzikali - Kozyatağı Kültür Merkezi Gönül Ülkü ve Gazanfer Özcan Sahnesi / İstanbul: Altmışlı yıllarda Kadıköy'de iki aşk hikayesini müziklerle danslarla anlatan bir komedi... Yazar: Kandemir Konduk. Müzikler: Seçil Akın, Atilla Özdemiroğlu ve Betül Demir. Yönetmen: Müjdat Gezen. Kırk altı kişilik kadrolu

oyunda başrolleri Müjdat Gezen, Ayşen Gruda, İlker Ayrık, Betül Demir, İlhan Daner ve Mehtap Ar paylaşıyor.

17 Aralık / 20:30 - Ödünç Yaşamlar - Akasya Kültür Sanat / İstanbul: "Ödünç Yaşamlar" eğlenceli, keyifli, uçuk-kaçık, insanın içini açan, yaşam enerjisini yükselten bir güldürü. Ali Poyrazoğlu, en gülünecek olayları ciddiyet penceresinden, en ağlanacak olayları güldürerek sergileyen bir usta. Poyrazoğlu'nun çalışma yöntemlerini, yasakları, alışkanlıkları hınzır bir üslupla "ti"ye alan ezber bozan gösterisi "Ödünç Yaşamlar"ı kaçırmayın.

25 Aralık / 18:00 - Guguk Kuşu - Zorlu Performans Sanatları Merkezi Drama Sahnesi / İstanbul: Ken Kesey'in romanından sinemaya uyarlanan 1975 yapımı "Guguk Kuşu", Şakir Gürzumar yönetiminde sahneye çıkıyor... Oyuncular: Oktay Kaynarca, Deniz Uğur, Galip Erdal, Levent Can, Kevork Türker, Yiğit Pakmen, Melda Narin, Ali Deniz Çelik, Onur Kırat, Umut Avcı, Gamze Uçar, Dorukan Kenger, Engin Demircioğlu, Onur Yenidünya ve Kayhan Yıldızoğlu.





KALUST ŞALCIOĞLU

Aşk Her Yerde

Aşk Her Yerde

KALUST
ŞALCIOĞLU

İNKILÂP

İNKILÂP

KALUST
ŞALCIOĞLU

İNKILÂP

1. BASKI
50
BİN
ADET

1. BASKI
ADET
BİN
20

İSTANBUL / Merkez Yenibosna • İSTANBUL / Sanal Mağaza • İSTANBUL / Fatih Historia •
İSTANBUL / Avcılar Pelican Mall • İSTANBUL / Levent Metrocity • İSTANBUL / Acarkent
Coliseum • İSTANBUL / Bahçelievler Metroport • İSTANBUL / Beykent Perla Vista •
İSTANBUL / Ataşehir Migros • İSTANBUL / Çağaloğlu Sirkeci • İSTANBUL / İNKILAP KIDS
Acarkent • ANKARA / Atlantis City Avm • İZMİR / Balçova • İZMİR / Çiğli • BURSA / Nilüfer

FOTOŞAKA



ELÇİN UĞUZLUOĞLU
"Miami Ziraat Bankası Şubesi
nerde acaba, gelmişken
emekli maaşını da çekeyim.."



BERK ÇAĞDAŞ
"Bize bize
hep bize.
Aman
dlim başka
markaya
yok, bize.."



BORA KOÇAK
"Ne zaman başınız sıkışırsa
gökyüzüne bakın. Benim
drone muhakkak oradadır.."



EBRU EKŞİ AKINOĞLU
"Ömür dediğin
üç gündür o da
bugündür.."



ALPER CANYAŞ
"Sonunda delirttiniz ve
Hulk'u çıkardınız ortaya.."



BURAK ÇUKUROVA
"girmek benim
işim, vereyim mi
diyetin tarifini.."

Yeni Honda Civic YENİ YILDA YENİ HAYALLER İÇİN

Yeni Honda Civic, etkileyici tasarımıyla hayalleriniz için yola çıkmaya hazır.
2017 gelmeden Honda Showroom'larına gelin, onunla tanışmak için
daha fazla beklemeyin.



honda.com.tr · h2.com.tr
facebook.com/HondaTR · twitter.com/HondaTR · instagram.com/hondatr



veya
150.000 km
Honda Garantisi

Honda Finans

Kış şartlarında Alman uzmanlığı yanınızda!

Yeni
WinterContact™
TS 860.

Yeni!



**Konu güvenlikse,
bize güvenebilirsiniz.**

Auto ZEITUNG 21/2016
Continental
WinterContact™ TS 860
205/55 R 16
Testsieger

**Test
Şampiyonu**
205/55 R 16
Sayı 21/2016